Anno XXIX. Sommario del Fascicolo di Febbraio N. 2

Direzione: Dott. Giovanni Bognetti, Vice Presidente del T.C.I. Delegato alla Rivista - Redattori Capi: Dott. Attilio Gerelli; Dott. Luigi Rusca

NON SI RESTITUISCONO I MANOSCRITTI E LE FOTOGRAFIE

RIVISTA MENSILE DEL TOVRING CLVB ITALIANO

Anno XXIX - N. 2 | Febbraio 1923

LA GUIDA D'ITALIA PER GLI STRANIERI

Lo straniero gira l'Italia munito di una guida straniera: è naturale ed inevitabile, perchè non esistono guide italiane generali fatte per gli stranieri nella loro lingua. Ogni nazione turistica ha le proprie, ordinariamente anzi la propria, che è la migliore, sulla quale si concentrano le preferenze comuni, scritta nella lingua del paese d'origine e pensata a modo di questo. Un solo paese ha attuato su larga scala la esportazione nei paesi esteri di guide in lingua di questi con la descrizione di altri ed è la Germania coi Baedeker ed i Meyer, tradotti in francese ed in inglese.

Difficoltà editoriali molto grandi, di indole tecnica ed anche psicologica, si oppongono alla creazione di guide realmente meritevoli di successo. Il testo descrittivo di un paese che non sia quello dell'autore, pecca spesso di incompetenze di base, talora non visibili ma non perciò meno positive: pone in rilievo cose che la mentalità del popolo cui si rivolge meno apprezza e all'opposto ne trascura altre, manca di proporzioni fra le diverse parti e così via. L'anima di un popolo è difficilmente penetrata da uno straniero che non l'abbia studiata a fondo e, se manca questa penetrazione, un'ombra sembra velare tutta l'opera in ogni sua parte più recondita o più palese.

La dotazione cartografica delle guide è pure un ostacolo grave, quasi sempre non sormontato perchè editorialmente ha un lato economico sconfortante. Il costo di buone carte specializzate per una guida è così alto, che quasi tutte le pubblicazioni, anche se munite di testo buono o tollerabile, hanno carte infelicissime.

È facile fare una Guida per gli stranieri?

La deliberazione del Touring di fare una *Guida d'Italia per gli stranieri*, allorchè venne annunciata fu accolta dal pubblico italiano con gradita sorpresa. Parve una liberazione dai Mentori d'oltralpe e, ai più, anche cosa facile poichè si trattava, secondo l'opinione di moltissimi, solo di ridurre e tradurre la *Guida d'Italia del T.C.I.*

Con buona pace di questi moltissimi, devo dire che è difficile esprimere un'opinione altrettanto poco fondata e che non resiste ad un esame anche superficiale. Intanto — allora — la *Guida d'Italia del T.C.I.* non era

che a metà ed è ancora — oggi — lontana dalla fine e complessivamente verrà ad avere tredici o forse quattordici volumi. Ma essa è fatta per l'italiano che compie il viaggio regionale e magari ancor più di dettaglio: comprende quindi una infinità di cose che non possono entrare in una guida di carattere sintetico: circa sei volte più cose che non occorrano a questa. Una riduzione non sarebbe che una deformazione ed è dunque impossibile.

La guida per gli italiani tocca e descrive regioni dove lo straniero non vuole andare ed è bene non vada per ora, tocca e descrive a fondo cose che lo straniero meno ha motivo di osservare, come i quartieri industriali o i servizi pubblici che fanno onore ad una nostra città ma hanno riscontri più cospicui e abituali all'estero e così via; non parla di cose ovvie fra di noi, come la lingua, i costumi, certe abitudini, la moneta, i passaggi di frontiera e tante altre cose di questo ordine, le quali invece devono essere ben spiegate allo straniero.

Ma la struttura stessa di una guida per lo straniero è profondamente diversa da quella per gli italiani. Gli itinerari sono — se posso usare questa parola — endogeni, cioè penetrano dalle Alpi anzichè irradiare dai nostri centri interni e seguono fedelmente le grandi correnti internazionali del movimento. Basta questo per capovolgere la concezione itineraria di una guida fatta in Italia per gli italiani, come è quella del T. C. I.

Infine vi è la psicologia di ciascun popolo che bisogna conoscere e rispettare, se si vuole che il testo sia gradito e risponda bene ai suoi scopi: in altre parole, che la guida si diffonda.

Hachette e Muirhead.

Questo il quadro di alcuni punti di vista che dovetti tener presente nel compilare la *Guida d'Italia per gli stranieri*.

Ma creare l'opera non bastava. Occorre diffonderla all'estero, cioè è necessaria un'organizzazione libraria che il Touring non ha nè intende avere.

L'inizio della *Guida per gli stranieri* fu concepito — per ora — con una pubblicazione in due volumi densi e ricchi (*Dalle Alpi a Roma* e *Roma, l'Italia Meridionale e le Isole*) e in due lingue: francese ed inglese. Più tardi si penserà ad una guida più estesa, se la esperienza lo consiglierà, e cioè più larga e completa in quattro volumi.

Per l'edizione francese fu trovato un appoggio cordiale e praticamente prezioso nella ditta Hachette, la Casa mondiale a tutti nota per la sua colossale organizzazione, una delle maggiori case editrici esistenti e che ha la concessione della vendita libraria nelle stazioni francesi. La Casa Hachette è editrice della Guida Joanne, la più diffusa fra le francesi per l'Italia. La convenzione conchiusa comprende la sospensione di vendita della Joanne per l'Italia finchè durerà l'impegno reciproco Touring-Hachette e la concessione esclusiva di vendita in tutto il mondo della nostra *Guida* in edizione francese a un prezzo convenuto d'accordo. La vendita in Italia è stata dalla Casa Hachette data alle Messaggerie Italiane (Bologna), rappresentanza di una quantità di editori che vi concentrano le loro opere.

Nel condurre queste trattative non facili, fummo gentilmente assistiti dal signor Marcel Monmarché, l'eminente Direttore delle *Guides Joanne* e autore distintissimo di alcune di esse.

Per l'Inghilterra una consimile combinazione fu condotta con un'altra grande casa: la Muirhead Mac Millan Ltd., pure editrice di apprezzate guide e concessionaria delle vecchie Murray's, alleata di Hachette in questa specialità editoriale delle guide. Gli accordi di massima furono stabiliti contemporaneamente a quelli con Hachette, ma furono trattati in dettaglio solo adesso, pel tramite del nostro membro di Consiglio dott. Moldenhauer, che a Londra condusse le cose di presenza cogli stessi Muirhead Padre e Figlio dovendosi, tra altro, convenire alcune cose piccole ma delicate, relative non alla traduzione letterale, ma a certi adattamenti necessari perchè il testo piaccia agli inglesi. Occorre (accenno qui solo ad alcune cosette che dimostrano la finezza di questi necessari avvicinamenti allo spirito di un popolo) che la forma estrinseca tipografica sia — ancor più di quanto occorra per i francesi — identica agli usi inglesi nel carattere, nelle spaziature, nelle maiuscole e minuscole, nel rapporto di importanza dei titoli e sottotitoli.

Soprattutto è mestieri che sia posta in luce l'azione inglese in Italia di illustri viaggiatori, di archeologi che qui condussero studi e scavi, l'indicazione precisa dell'esistenza in determinati musei inglesi di oggetti di scavo o d'arte paragonabili a quelli dei nostri

musei, la vita, qui, di istituti inglesi di coltura speciale, bibliografie di pubblicazioni inglesi riferentisi a storia italiana, a illustrazioni di luoghi o di oggetti d'arte nostri e così via. Così pure tutta la terminologia che si riferisce al viaggio, al conforto, alle possibilità di soggiorno e simili va intonata alle abitudini inglesi.

Potrei continuare a lungo, ma basta questo accenno per provare che altro è parlare di guide per stranieri ed altro provvedervi bene.

" Dalle Alpi a Roma ".

Il tentativo noi l'abbiamo fatto. Il primo volume « Dalle Alpi a Roma » in francese è uscito. Esso fu redatto, tradotto, stampato, rilegato in Italia. È entrato nella collezione dei « Guides Bleus » con in fronte il nome del Touring e dell'autore, che è lo scrivente. In questi giorni comincia a correre il mondo.

La fortuna lo scorga! Molta fatica esso costò e anche molto denaro. Dal punto di vista economico esso rappresenta pel Sodalizio una passività non indifferente, che diventerà maggiore col secondo volume e con la edizione inglese. Ma non importa: il Consiglio del Touring sente che i Soci sono consenzienti in questa sacrosanta propaganda di richiamo, in cui la maggiore, la più assoluta e indiscutibile oggettività è posta a servizio dei fatti veri ma esclude i non veri e pertanto il libro costituisce un cordiale e pratico invito agli stranieri a venire in Italia per conoscervi la verità, ma con animo non più influenzato da prevenzioni. L'Italia antica e ancor più la nuova passerà davanti ai loro occhi, nè spavalda nè travestita ma forte e sicura di sè.

Carte e testo.
Un saggio di lettura per i buongustai.

Il Touring non poteva fare una guida che non fosse cartograficamente degna delle sue tradizioni. Il primo volume contiene una cartina ferroviaria alla scala di 1 : 7.000.000, una carta d'orientamento dell'Italia Settentrionale e una della Centrale a 1 : 1.250.000, 11 altre carte a 1 : 250.000, 2 a 1 : 100.000, 2 a 1 : 80.000; 6 a 1 : 65.000; 2 carte di grotte; 26 piante di città. Mai una guida fu così largamente dotata.

Il testo si compone di 156 pagine d'introduzioni, a cui ne seguono altre 491 di itinerari: complessivamente 637. Ma fu adoperata della carta India, cosicchè il volume è di mole tascabilissima e comoda.

Le introduzioni sono: una interessantissima « Explication de quelques termes spéciaux » (8 pagine) definizione di circa 200 espressioni tecniche di architettura, archeologia e simili ricorrenti nel testo; un breve sguardo storico (13 pagine); un « Aperçu statistique » (21 pagine) così diviso: Notice géographique, Démographie, Agriculture, Industrie, Chemins de fer». Segue l'« Art ancien en Italie » capitoletto di 12 pagine del dott. Grigioni collaboratore d'arte del T., poi « L'art italien », 40 pagine di prosa smagliante di Adolfo Venturi, tradotte dal professore Darchini, che possono venir considerate come un prezioso squarcio di lingua francese e una altissima volata di studio artistico. Finalmente vi sono 38 pagine di « Renseignements généraux » molti di una praticità assoluta, altri di interesse sommo, ed anche curiosi.

Parrebbe che quest'ultimo argomento dovesse riuscire pesante. Ma niente affatto: quando il pensiero vibra, lo stile prende colore da sè. Voglio perciò trascrivere qui due brani caratteristici.

Parlando dei vini:

« Le Piémont est la région classique italienne pour la production des vins généreux. Les plus renommés sont le *Barolo,* le *Barbaresco,* le *Nebbiolo,* le *Gattinara,* qui forment dans leur ensemble une famille de vins rouges pour le rôti, genre Bourgognes. Il y a ensuite le *Barbera,* sec et fort, ou bien doux et aromatique, le *Grignolino,* vin léger et délicat, le *Dolcetto,* vin sec et agréable, le *Freisa,* très fort. En outre, parmi les vins blancs, le *Vermouth,* apéritif, connu dans le monde entier et particulièrement en France, le *Cortese* sec et léger, vin pour poisson, le *Moscato di Canelli* et le *Moscato-Champagne,* délicieux vins de dessert mousseux.

« Les vins rouges de la Valtellina, en premier lieu le *Sassella,* puis le *Grigioni,* l'*Inferno,* le *Grumello,* qui rappellent le Barolo et le Gattinara. Ils jouissent d'une renommée méritée.

« La province de Vérone produit le *Valpolicella,* dont certains crus peuvent être comparés aux meilleurs vins du Bordelais et du Rhin et le *Soave,* un vin blanc sec, qui ressemble au Chablis.

« L'Émilie est aussi très riche en vins. La province de Modène fournit le *Lambrusco,*

vin rouge très apprécié, soit mousseux, soit sec, et la Romagne, le *Sangiovese* et la *Canina*, également des vins rouges; parmi les vins blancs, nous citerons le *Felino* (produit de Parme), sec et léger, et quelques types excellents d'un vin de Bologne appelé *Sauvignon*, puis, en Romagne, l'*Albana dorata*, le *Trebbiano*, le *Moscato* provenant des fertiles collines de Bertinoro, et le *Sarna* mousseux.

« Le *Chianti*, à la joyeuse couleur de rubis, au bouquet délicat si bien connus, paraît, dans son *fiasco* caractéristique, sur toutes les tables italiennes. Ce vin est un produit de la Toscane, qui nous offre en outre le *Montepulciano*, l'*Aleatico* et le *Sangiovese;* ce dernier se trouve aussi en Romagne et dans les Marches.

« L'Ombrie produit des vins rouges excellents du genre Chianti et des vins blancs, parmi lesquels l'*Orvieto* (qui rappelle les Sauternes) et les *Vini Santi* sont particulièrement renommés. Ces derniers proviennent aussi de la Toscane et des Marches ».

E parlando delle *Spécialités culinaires et sucreries:*

« Il serait plus juste de parler de cuisines régionales, que de cuisine italienne, car cette dernière varie de région en région, aussi bien dans les généralités caractéristiques, que dans les spécialités. N'importe où l'on aille, on trouve partout une cuisine savoureuse, saine et succulente, riche en plats spéciaux qui forment les délices des gourmets. Il est inutile de dire que ce n'est ni dans les grands, ni en général, dans les petits hôtels, que l'on trouvera ces spécialités; mais seulement dans les familles ou chez certains traiteurs qui jouissent d'une réputation locale et dont on ne peut avoir l'adresse que des gens du lieu. Evidemment il faut tenir compte aussi des changements de cuisinier qui peuvent survenir.

« Les *minestre asciutte* (potages à la fourchette, comme le risotto, les pâtes d'Italie, maccaronis, etc.) inconnus dans les autres pays, sont une particularité de la cuisine italienne. Sur les tables d'Italie on en trouve une très grande variété, sans parler des potages ordinaires à la cuillère.

« Les principaux éléments qui rendent la cuisine italienne si appréciable, sont la qualité excellente de la viande, soit de veau, de bœuf ou de porc (viande fraîche ou charcuterie), soit d'agneau ou de cabri, la grande variété de légumes, les poissons exquis des deux mers, le gibier abondant, les pâtes alimentaires, les assaisonnements succulents et délicats.

« Il n'est pas possible d'énumérer tous les plats italiens, vu leur variété; il faut donc se borner à nommer les principaux, ceux qui peuvent être considérés réellement comme des spécialités dans les régions dont parle le guide.

« PIÉMONT. Les *grissini*, petits pains en forme de baguette, spécialité de Turin. Les *agnolotti*, potage à la fourchette, consistant en pochettes de pâte, farcies de viande et de légumes et assaisonnées d'une manière succulente. La *fondua* mets consistant en fromage du pays (*fontina*) fondu dans des œufs et du lait et servi chaud avec des truffes blanches fraîches (Alba, en Piémont, est le centre du commerce des truffes blanches, d'un parfum très fort).

« On confectionne aussi en Piémont des plats de viande et de légumes fort savoureux, entre autres les *cardi* (cardons), piments servis crus avec une sauce chaude. On y trouve des fruits exquis (particulièrement les pêches et le raisin de table), quelques espèces excellentes de charcuteries, des fromages mous et gras fort appreciés. Parmi les sucreries, les *gâteaux* de Turin, les *caramels* et le *chocolat*, également de Turin, les *biscottini di Novara*, le *torrone* (espèce de nougat) d'Alba sont très renommés.

« LOMBARDIE. La cuisine lombarde compte plusieurs plats, dont beaucoup sont connus à l'étranger comme des spécialités fort appréciées. Le *risotto*, potage à la fourchette consistant en riz coloré au safran; le *minestrone*, potage de riz et de légumes, et la *busecca*, potage de tripes; la *côtelette à la milanaise*, côtelette de veau panée et frite au beurre; l'*osso buco* (un os à moëlle), plat de viande agrémenté d'une sauce savoureuse; la *salsiccia* (saucisse). Milan est très fière de son *panettone*, gâteau très fin, qui constitue une des spécialités les plus recherchées de la capitale de la Lombardie. On exporte à Noël pour plusieurs millions de ces panettoni. Nous mentionnerons également le *torrone* (voir plus haut) et la *mostarda* (espèce de confiture) de Crémone, les *amaretti* de Saronno, la *torta del Paradiso* de Pavie.

« Dans les régions des Alpes de la Lombardie, et spécialement dans les provinces de

Bergame et de Brescia, la *polenta e uccelli* est un plat de petits oiseaux servis sur un lit de polenta, espèce de bouillie assez consistante faite avec de la farine de maïs. Dans les localités situées sur les lacs, on apprécie beaucoup les poissons, tels que les *agoni* du lac de Côme, le *pesce persico* (perche), la *truite* et le *coregone* du Lac Majeur, et les *carpioni* du lac de Garde, sans compter les truites si délicates des torrents des montagnes.

« La Lombardie est aussi célèbre pour ses fromages, comme le *gorgonzola* (qui ressemble au Roquefort), le *lodigiano*, le *stracchino* ou *crescenza*, le *bel paese*, etc.

« VÉNÉTIE. En Vénétie, et particulièrement dans les provinces de Venise, Padoue et Trévise, les potages au riz constituent la nourriture prédominante. Les *risi e bisi* (riz aux petits pois), *risi e luganega* (riz avec des saucisses), *risi e peoci* (riz aux moules) sont des potages d'une préparation très simple et d'un goût exquis. A Venise les poissons de toute première qualité abondent, les coquillages, les crustacés : les homards et les langoustes, les crabes connus sous le nom de *granseole* et *moleche* et spécialement les *scampi* (espèces de très grandes crevettes comparables aux « crevettes de la Méditerranée ») que l'on fait frire et qui fournissent, ainsi preparées, un plat très apprécié. Un mets très connu est le *baccalà alla veneziana* (morue à la vénitienne).

« Quelques parties de la Vénétie ont des légumes excellents : asperges de Bassano, haricots de Feltre, *patate* (pommes de terre douces appelées aussi américaines) et potirons avec lesquels on fait la *zucca baruca* ou potiron au four. Dans le Polesine, on trouve des charcuteries de toute première qualité.

« LIGURIE. On se sert beaucoup d'huile dans la cuisine génoise ; cette huile est excellente et fabriquée en grande quantité dans la région. Le *minestrone col pesto* (assaisonné d'huile et de fromage et fortement aromatisé d'ail et de basilic) et les *ravioli*, qui ont la même forme que les *agnolotti* piémontais (voir Piémont), constituent deux potages très spéciaux de cette cuisine savoureuse. La soupe au poisson, connue sur toute la Riviera sous le nom de *ciuppin* et qui est particulièrement savoureuse à Porto Venere, dans le Golfe de Spezia, et la *zuppa di datteri* (coquillage de cette côte) sont deux mets également fort succulents. D'autres plats très appréciés à Gênes sont le *baccalà alla genovese* (morue), les *trippe*, le *vitello in uccelletto*, petites tranches de veau à l'huile avec de la tomate fraîche et du vin rouge.

« ÉMILIE ET ROMAGNE. Cette région est très renommée pour ses potages à la fourchette et ses charcuteries. Les *tagliatelle* (nouilles) *alla bolognese*, assaisonnées avec un ragoût de viande fort savoureux (ce mets est également bon en Émilie et en Romagne) et les *pappardelle*, larges feuilles de cette même pâte, jouissent d'une grande renommée dans toute l'Italie, ainsi que les *ravioli* ou *tortellini* ou *cappelletti alla bolognese*, petits cornets de pâte farcis de viande hachée et aromatisée ; ne pas oublier la *côtelette à la bolognaise*, préparée avec du veau pané, du fromage et des truffes, le tout cuit à l'étouffée.

« On s'occupe beaucoup dans toute l'Émilie de la préparation des viandes de porc. Les principaux produits de cette industrie qui comptent parmi les meilleurs sont la *mortadella* à Bologne, connue dans le monde entier, le *zampone* de Bologne et Modène (pied de cochon préparé d'une manière spéciale), ainsi que les *cappellotti* et les *cotechini*, le *bondiole* (sorte de galantine), le *saucisson* de Ferrare, les *culatelli* et les saucissons de la région de Parme. Dans la province de ce nom, on mange les *œufs à la parmigiana*, des œufs frits avec du fromage et des truffes, les *truffes à la parmigiana*, truffes blanches cuites au fromage. Parme donne aussi son nom au fameux *parmesan* qui constitue une des plus importantes industries de cette province, ainsi que de celle de Reggio Emilia. Le Reggiano est une variété du Parmesan ; c'est un fromage dur qui sert généralement comme fromage à râper, dont on fait une grande consommation dans presque tous les potages en Italie.

« Sur la côte romagnole de l'Adriatique (Ferrare, Ravenne, Rimini) on a des plats de poisson délicieux, parmi lesquels le *brodetto*, soupe au poisson très délicate que l'on trouve dans toutes les localités du littoral des Marches ; les anguilles des lagunes de Comacchio méritent d'être mentionnées d'une manière particulière. Parmi les gâteaux, il ne faut pas oublier le *pan speziale* (espèce de pain d'épice) et la *pinza di montagna* de la province de Bologne.

« TOSCANE. La cuisine y est généralement

excellente et variée. Florence a donné son nom à l'*entrecôte florentine* appelée simplement *fiorentina*, cuite sur le gril, tendre et savoureuse telle qu'on la trouve difficilement dans d'autres endroits. Les plats de haricots d'excellente qualité et cuits à point, ainsi que l'*arista*, selle de porc rôtie, constituent deux spécialités bien florentines. Dans les villes du littoral toscan, on trouve le plat traditionnel, le *cacciucco*, soupe au poisson qui ressemble à celle de la Ligurie et au *brodetto* de l'Adriatique. A Pise, on prise beaucoup les *cieche*, jeunes anguilles très petites, préparées à l'huile d'une manière fort appétissante; à Livourne la pâte appelée *maccheroni dei cavalleggeri*, la morue et la tripe à la livournaise. Ne pas oublier les *triglie* (rougets) à la livournaise.

« La Maremma Toscane (paludéenne en partie), a la spécialité des escargots vraiment savoureux. A Sienne on trouve des gâteaux excellents, comme le *panforte*, les *coppate*, les *cavallucci* et les *reciarelli*.

« La Toscane abonde en outre en gibier, en légumes de toutes sortes et en fruits de tout premier ordre. Ce pays produit de l'huile exquise qui agrémente particulièrement la cuisine; les olives conservées constituent aussi un mets très delicat ».

L'acquolina in bocca viene a leggere questa piccola enciclopedia culinaria.

Dopo la introduzione si entra in pieno nella serie degli itinerari che sono 46 e che, naturalmente, costituiscono il nucleo principale dell'opera.

Il volume è chiuso dall'elenco dei principali artisti nominátivi, colle date e i dati più interessanti (sono circa 1250) e da un indice di 2300 luoghi.

Il secondo volume è in corso di lavoro molto avanzato.

L'opera, come si vede, è destinata agli stranieri. Ma la Direzione del T. ha pensato che potrebbe piacere a parecchi Soci di conoscerla come simpatica affermazione di energia nazionale e anche di valersene per viaggi riassuntivi.

Perciò l'esclusiva accordata alla Casa Hachette ha una riserva per i Soci del Touring *in Italia*. Un'edizione speciale fu fatta, la quale non appartiene alla collezione dei «Guides Bleus», ma a quella delle nostre *Guide*. Ha la copertina rossa con impressione in oro. I Soci che ne desiderano una copia, possono richiederla all'Amministrazione inviando lire 30 (più L. 2 per spedizione raccomandata) impegnandosi a farne uso personale e non per cessione ad altri col firmare un modulo che verrà loro inviato. *La Guida non viene data così che dalla Sede Centrale del T. in Milano* (5), *Corso Italia, 10, ma non dagli uffici succursali del T. d'altre città nè dagli uffici dell'ENIT*.

Questi sono autorizzati alla vendita al pubblico direttamente dalla Casa concessionaria Hachette, attraverso le Messaggerie Italiane e al prezzo da essi fissato.

Il senso dell'ospitalità converge nell'amor patrio.

Lo sforzo di pubblicare una guida in lingua francese — che sarà seguita da quella inglese — sarà notato dal corpo dei Soci come una affermazione di vitalità del Sodalizio che trova, fuori di esso, scarsi riscontri. È la propaganda italiana portata arditamente al di là delle Alpi. E s'intende propaganda ferreamente contenuta in un programma di oggettività assoluta, senza di che non avrebbe quel passaporto di rispetto e di gradimento che debbono aprirle le porte di ogni nazione del mondo ove la bella lingua sorella della nostra — la francese — sia usata o almeno compresa.

L'avvicinamento colturale delle nazioni è la via lunga ma sicura della intesa duratura. Vi è in questo momento in Italia un movimento di qualche entità nel campo intellettuale: si sono fondati e si stanno estendendo in parecchie città — Roma, Perugia, Firenze, Genova, Napoli e quanto prima Milano — corsi estivi, autunnali, annuali per stranieri: corsi d'arte, d'archeologia, altri di carattere sociale, economico, industriale, commerciale. In altre nazioni centri di studi di questa natura ebbero successo grandissimo. Le università francesi ospitarono 5560 studenti stranieri nel '21, la Svizzera nel solo semestre estivo 3641.

Con quale strumento la gioventù avida di imparare l'Italia verrà tra noi? E la legione dei turisti d'ogni età, d'ogni classe?

Noi possiamo sentirci orgogliosi di compiere il nostro dovere di ospiti fin dall'istante in cui lo straniero amico varca le Alpi, porgendogli come compagna una Guida del nostro Touring!

L. V. BERTARELLI.

Sempre avanti, Touring!

Consoci!

I conti del 1922 sono ormai chiusi, e si possono riassumere in poche cifre eloquentissime. Al principio dell'anno scorso i Soci erano 162.392, di cui 25.603 vitalizî; alla fine del medesimo, salivano a **212.502,** *di cui* **33.533** *vitalizî. L'aumento complessivo netto nello spazio di dodici mesi è stato dunque di 50.210 Soci, dei quali 7930 vitalizî. Questo vuol dire che in ciascuno dei 365 giorni dell'anno si sono iscritti, in media, 140 Soci nuovi al Touring. Dalla mezzanotte del 31 dicembre 1921 alla mezzanotte del 31 dicembre 1922 ogni ora sia diurna sia notturna ha portato al nostro esercito un drappello di sei reclute:* **un Socio ogni dieci minuti!**

È — non c'è che dire — una bella andatura anche per un gran camminatore com'è il Touring, e indica garretti saldi e polmoni robusti. Nè il viatore s'è fermato, per riposarsi del lungo sforzo, alla fine dell'anno: tutt'altro! L'alba dell'anno nuovo lo ha salutato in cammino, più franco e spedito che mai. E ogni cuore fedele ne vibra di fierezza e d'entusiasmo!

⁂

V'è nel mirabile ascendere del Touring una grande lezione, perchè ogni aspetto del suo divenire mostra quanto possano l'unione, la costanza, la fede. Ma v'è soprattutto un monito, che si eleva da ciascuna delle vittorie passate e che ci si impone come un imperativo categorico per il presente e per l'avvenire: **Non dormiamo sugli allori!**

Duecentomila Soci sono molti rispetto alle tradizioni associative dell'Italia; sono tuttavia pochi per un Paese di quaranta milioni. Molti rispetto alla piccolezza delle prime schiere; pochi rispetto alla grandezza dei compiti che rimangono da assolvere. Molti come risultato del paziente e fervido lavoro condotto fino ad oggi; pochi come strumento per le nuove e più alte conquiste a cui chiama il domani.

Pensiamo che il Touring Club Belga ha, in un piccolo Paese di meno di otto milioni d'abitanti, ben 135.000 Soci: un Socio ogni 60 abitanti. In Italia siamo ancora alla proporzione di un Socio ogni 187 abitanti. Questo significa che, se vogliamo metterci in paro col Belgio, dobbiamo portare i Soci del nostro Touring alla cifra di 675.000. È una follìa? No no, è una speranza ben fondata, da realizzare in un certo numero d'anni.

⁂

Ma lasciamo stare i confronti. Una sola cosa importa: che noi dobbiamo andare avanti, e dobbiamo per questo affidarci soltanto alla nostra forza e alla nostra fede. Il Touring è una grande opera per l'educazione degli Italiani, e questa si può fare solamente educando. Cioè, col diffondere tra ceti sempre più vasti la parola e l'azione del Touring. Cioè, col fare sempre nuovi Soci. Chi è Socio, è per ciò stesso investito della missione di propaganda; chi è Socio, è per ciò stesso armato di tutti i mezzi necessarî alla conquista di nuovi Soci.

Infatti ogni Socio nuovo del 1923 riceverà **completamente gratis** *i seguenti tre doni del Touring:*

1° - un volume della GUIDA DELL' ITALIA CENTRALE, *di oltre 500 pag. con 5 carte geografiche, 5 piante di città e 15 piante di edifici, solidamente rilegato in tela e oro;*

*2° - un fascicolo dell'*ATLANTE STRADALE *al 300.000, comprendente otto fogli nitidi e chiari, preziosi compagni e consiglieri di chiunque viaggi;*

*3° - l'*ANNUARIO GENERALE PEL 1923, *poderoso volume di 1200 pagine, completa ed esatta enciclopedia del turista italiano.*

L'insieme di queste opere rappresenta un valore librario equivalente a **sei volte la quota sociale.** *Tale è il frutto concreto che — tralasciando tutti i servizi d'interesse generale e le facilitazioni di carattere particolare — ogni Socio ricava dal Touring. A lui, in compenso, il Touring chiede soltanto questo:*

« Sia un buon Socio. — Se è soltanto Socio annuale, si faccia subito vitalizio. — E procuri subito qualche Socio nuovo, possibilmente vitalizio anch'esso. — E pensi che il Touring non può fermarsi: deve progredire sempre; deve essere sempre, agli occhi di tutti gli Italiani, una grande avanguardia da seguire; deve essere sempre, in cospetto del mondo, un grande esempio da imitare. I buoni auspici con cui s'è aperto l'anno nuovo debbono diventare una splendida realtà ».

All'opera dunque, Consoci vicini e lontani: **per il Touring e per l'Italia, avanti! avanti! avanti!**

COSE E LUOGHI DI TOSCANA

LA VILLA DI GAMBERAIA

Dei molti angoli romiti che ogni regione d'Italia — anche quelle esplorate in lungo e in largo dalle grandi correnti del turismo internazionale — offre al visitatore, il quale voglia ascoltare le più sommesse voci della natura e penetrare lo spirito della terra che egli percorre, la Toscana ne novera un numero davvero grande. Luigi Dami, appassionato indagatore di quella regione, ne verrà scoprendo alcuni per tutta gioia dei nostri lettori, ai quali suggerirà mete di escursioni e di visite, ricche di interesse e di suggestione. In questo primo articolo, parlando della Villa di Gamberaia, l'autore, studioso dell'arte del giardino, trova modo di far conoscere ed apprezzare alcune bellezze dell'architettura verde che circonda la storica villa.

SETTIGNANO : una dolce salita su per la costa collinosa tutta a olivi spenzolati fuori dei muri di chiusa; viti basse che intrecciano i loro capi lunghi a farne festoni che pendono con una curva breve, di spontaneo e squisito ritmo decorativo, da pioppo a pioppo; quando siamo a maggio i bordi de' campi cintati, azzurri di un orlo di fior di giaggiolo, il vivente stemma di Firenze: *iris florentina*. E una volta arrivati lassù la veduta mirabile della valle, del fiume e della città; cui più oltre fanno sfondo i dossi e le cime dei monticoli illustri, ognuno coronato d'una chiesa, d'un palazzo, d'una torre: San Miniato, Belvedere, Torre al Gallo, Bellosguardo, Monteoliveto.

Accanto sulla destra c'è Monte Ceceri; e prima ancora Vincigliata, castello che ha perduto fuor che nell'aspetto la sua terribilità di guerra, che sorge co' suoi spalti e le sue mura dal folto d'una cipresseta in mezzo a quegli steli aguzzi: *morta in un negrore di lance,* la disse Gabriele d'Annunzio.

Ma Monte Ceceri è il signore del luogo. Immaginate un monte tra conico e piramida-

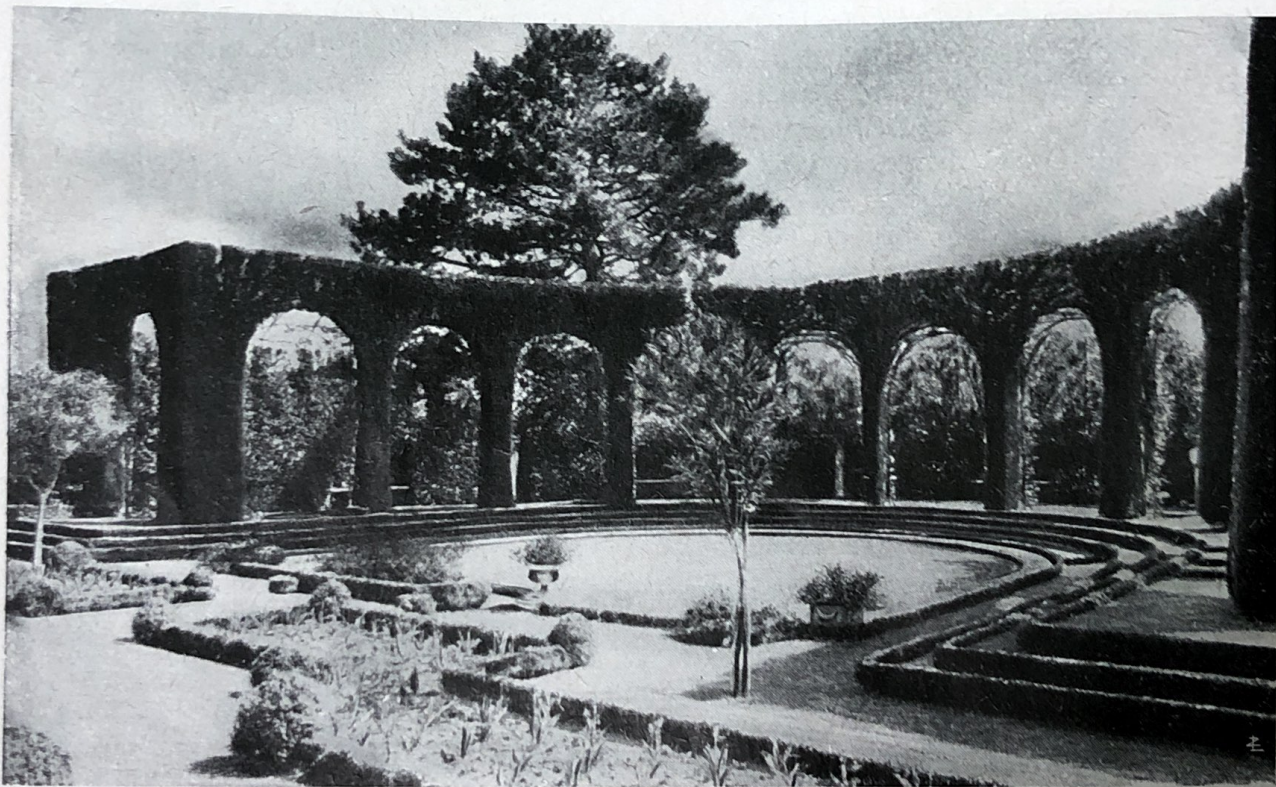
(*fot. Brogi*)
UN VIALE DI CIPRESSI DELLA VILLA DI GAMBERAIA.

le, tutto bruco e spoglio i cui fianchi non sono che un rotolare di sassaie; sagomato tutto in giro e dal piede alla cima di tagli profondi, che lo fanno dentato contro il cielo. Dalle viscere di Monte Ceceri è uscita in gran parte l'architettura di Firenze. Esso ha le cave famose di pietra serena, nella quale, dal Brunelleschi al Buonarroti, i più grandi architetti della Rinascenza cercarono la bella materia per le loro immaginazioni. E le cave sono ora antri profondi, nei quali le enormi falde sedimentarie della pietra, che inclinano verso le viscere del monte, sono sostenute da ciclopici pilastri, isolati nello scavare e che serbano le tracce delle subbie e degli scalpelli; vi risuona di continuo l'eco dei mazzoli battuti, e l'acqua piovana colando a riempire le cavità vi ha creato melanconici bacini che non possono più ricevere in sè immagini nè di alberi nè di cielo, ma solo lo stillicidio lento degli scoli dalle fessure del macigno che sovrasta.

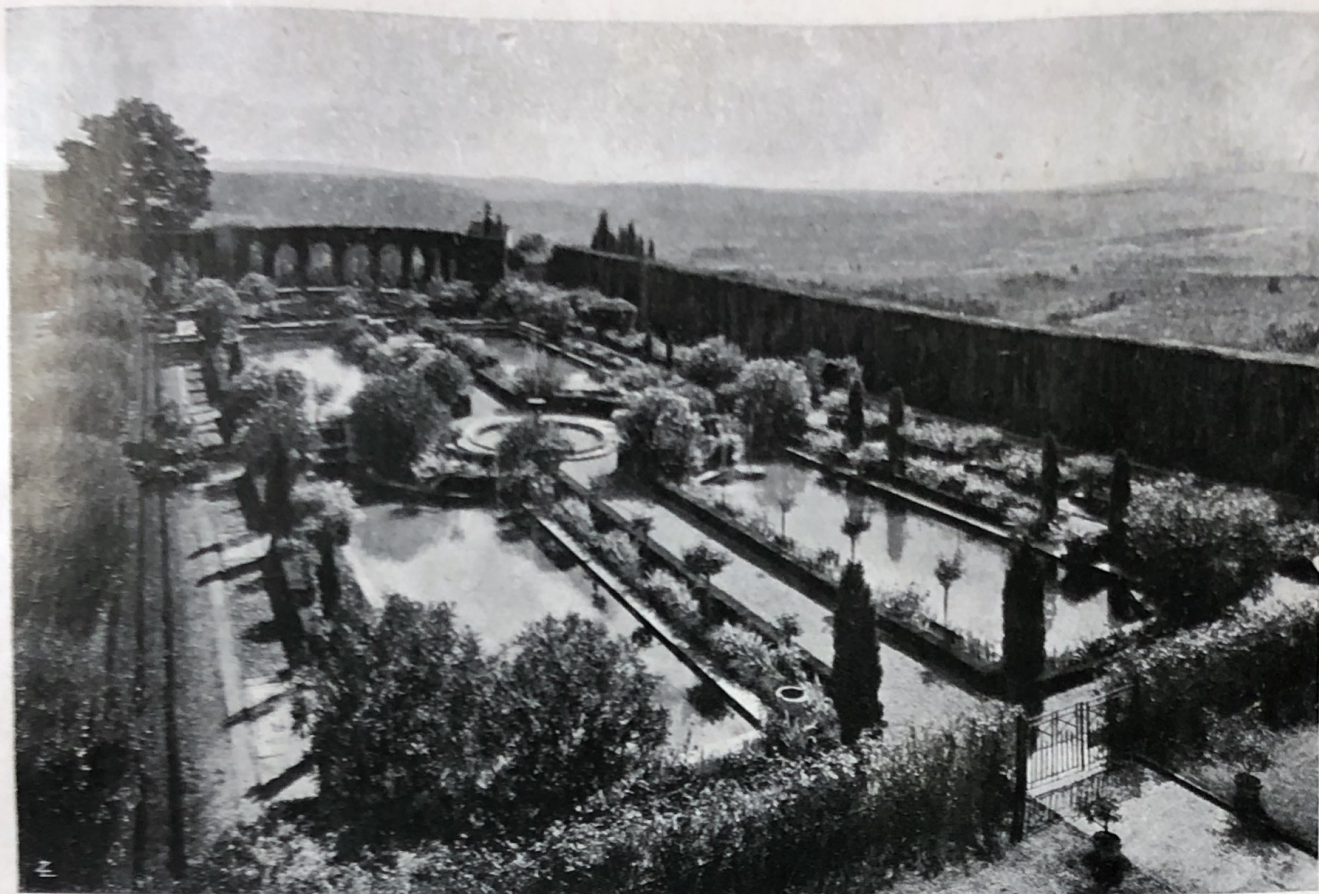
Questo vivaio di scalpellini, fu nel quattrocento un meraviglioso vivaio di lavoratori che la genialità faceva diventare scultori e dei più grandi: Desiderio da Settignano, Giuliano e Benedetto da Maiano, Benedetto da Rovezzano, tutte piccole località delle coste vicine; e poi i due Rossellino, Bernardo ed Antonio, e tutti i Ferrucci da Fiesole, che è dalla parte di là del monte; e infine Michelangelo Buonarroti che vi fu a balia, e diceva d'aver succhiato, insieme col latte, l'amore degli scalpelli: ecco i nomi che sono per sempre congiunti a questa terra di macigno, d'olivi, di viti e di giaggioli.

OPRA un dosso presso a Settignano, sorge Gamberaia. Non creda il lettore che io abbia ricordato il vicino Monte Ceceri e le sue cave per un ozio descrittivo. M'è venuto fatto perchè si sa che ai primi del '400 aveva, lì a Gamberaia, un podere e una casa la famiglia dei Gamberelli, cioè di coloro che furono poi chiamati i Rossellino. Il possesso di casata in casata pervenne nei Lapi: ed uno di questi, ai primi del seicento, ampliò e forse rifece la villa, inscrivendovi il proprio nome: *Zenobius Lapius fundavit MDCX.*

La villa è di quella onesta, grave e rasserenante architettura del cinquecento che a Firenze, la città di puri spiriti rinascimentali, evitò sempre l'enfasi barocca e si mantenne senza grandi cambiamenti anche nel secolo dopo. Poche sagome di pietra, nei punti sensibili della costruzione, zoccoli, angoli, apertura dei vani, che risaltano nel bianco dell'intonaco; ma una così pacata disposizione dei pieni e dei vuoti, una così risoluta e semplice accentuazione degli scarsi motivi che devono predominare, scalini della porta o mensoloni delle finestre; un così placido equilibrio d'ogni linea e d'ogni massa, che vi sentite accolti con benignità e invitati cordialmente a una vita di riposo. Quando i nostri architetti d'oggi, affastellatori senza tregua di motivi su motivi; e che sembrano andar cercando negli accumulamenti più aggrovigliati una musica che non trovano, impareranno l'incanto d'una superficie nuda bianca e liscia, su cui si svolgono pochi ritmi schietti e maschi, senza fronzoli d'accatto e contorcimenti dolorosi?

Ma la maggior bellezza di Gamberaia è il suo giardino; non grande, e pure esemplare squisito di quella architettura giardiniera che

(fot. Alinari)

In alto: IL BELVEDERE DELLA VILLA DI GAMBERAIA. - *In basso:* IL PORTICO VERDE DELLA VILLA DI GAMBERAIA.

tra il cinquecento e il seicento creò le meraviglie delle « delizie » fiorentine e romane. È nella sua piccolezza relativa, tanto più interessante, in quanto meglio può servire di esempio, oggi, per quello che si può ottenere d'arte e di gusto in un breve spazio di terreno.

(*fot. Brogi*)

IL GIARDINO DELLE VASCHE DELLA VILLA DI GAMBERAIA E L'AMPIA VEDUTA SULLA VALLATA DELL'ARNO.

LA «GROTTA» DELLA VILLA DI GAMBERAIA. (*fot. Brogi*)

(fot. Brogi)

LA TERRAZZA DELLA VILLA DI GAMBERAIA.

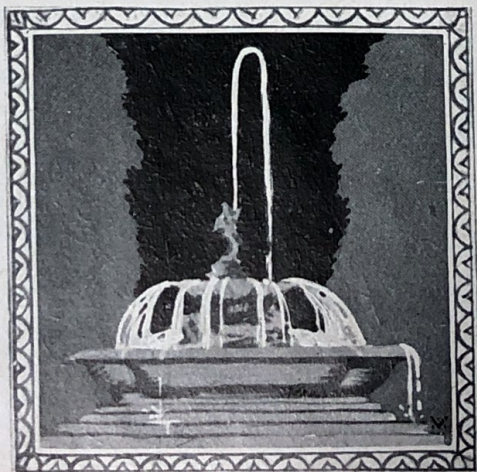
Il giardino « italiano », è risaputo, ha per carattere fondamentale di essere una creazione architettonica. Esso cioè non è lasciato crescere e vivere, secondo i capricci e i casi della natura, ma in lui tutto è sottomesso a una rigida regola costruttiva. Il terreno è ridotto in pianta e in elevazione a forme geometriche regolari; i dislivelli non rimangono mai allo stato primitivo di scarpate o di balze ma sono disciplinati dagli appiombi dei muraglioni, e vinti con giochi di scale; l'acqua non fa mai la sua apparizione sotto forma di ruscello o di laghetto, come sarà poi nel giardino inglese, ma è sempre fontana e bacino; persino alle piante s'impone una sagoma d'arte, e si costruiscono colonnati di cipressi e portici verdi.

Il sentimento cristiano e romantico della natura, cioè il considerare la natura come la Gran Madre, nel cui seno l'uomo deve trovare conforto e riposo, sperso in essa come un atomo, sempre più nell'errore e nell'infelicità man mano che se ne allontana, non è affare per la Rinascenza. Essa serba invece integra la concezione romana del mondo: l'Uomo centro e re dell'Universo, che è fatto per servirlo e obbedirlo; ed esso infatti lo domina senza sentimentalità, e quando può lo plasma a sua immagine e somiglianza.

Nel giardino italiano terra, acqua, alberi non sono se non materie costruttive come la pietra, il ferro, il mattone E le opere murarie e le opere verdi si mescolano spontaneamente senza stridori e senza contrasti, perchè animate da uno spirito medesimo. Gli alberi si protendono verso la casa e dalla casa muovono ad incontrarli murelli, parapetti, balaustre. Le statue si fanno una nicchia nel verde. L'infilata prospettica di un viale è sempre conchiusa da un motivo scultural e architettonico. I tappeti di erbe e di fiori nelle aiole fan simmetria con i tappeti di mosaici che decorano pavimenti e pareti.

Il giardino di Gamberaia ci offre di tutto ciò gustosi e succosi modelli. Nei quali è manifesta anche la somma abilità dei nostri costruttori che non si sono mai impaludati nello schematico, nello scolastico, nell'accademia, nell'idea preconcetta, come accadde ai giardinieri francesi dopo Le Notre. Ma sfruttavano al massimo grado, con invenzioni sempre nuove, le possibilità che il terreno, la posizione, la vegetazione offrivano. Dominavano la natura non oltraggiandola e facendola schiava, ma secondandone, nel momento stesso che la disciplinavano, le voglie e gli istinti originarii. Di questo ottenevano in premio, che la natura non resisteva nè repugnava, ma li accompagnava della sua benevolenza. Il loro ingegno veemente unito stretto allo spirito della terra dava frutti di una freschezza e di una giovinezza che non passano mai.

LUIGI DAMI.

(*Disegni di U. C. Veneziani*).

L'ALIMENTAZIONE DEI MOTORI D'AUTOMOBILE

Anche un profano d'automobilismo sa che per mettere in moto una macchina, sino a qualche tempo fa, occorreva che lo chauffeur compisse due distinte operazioni preliminari: e cioè che prima, azionando una pompa a mano, desse la pressione al serbatoio della benzina,

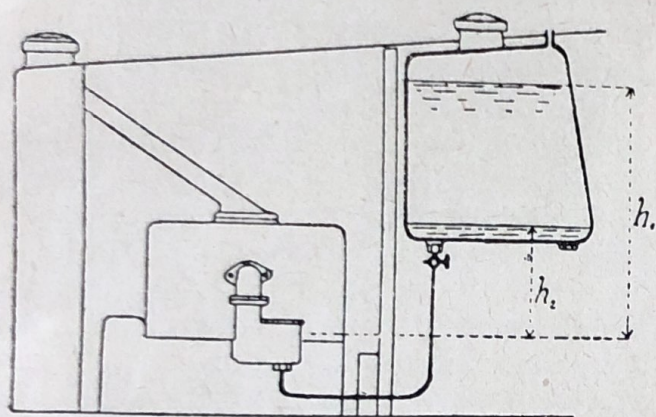



FIG. I. - SCHEMA DI ALIMENTAZIONE PER CADUTA.

e poi colla manovella di avviamento provocasse l'immissione della miscela nei cilindri e l'accensione.

Nelle macchine moderne sono oramai risparmiate ai conducenti codeste due fatiche manuali: l'avviamento non si fa più a mano ma per mezzo di un motorino elettrico (non vi è in ciò altro che una sostituzione di forza motrice). E l'alimentazione, cioè la traslazione della benzina dal serbatoio al carburatore, non avviene ormai più sotto pressione, bensì per aspirazione, (ciò che include invece una vera rivoluzione di principio).

Prima di esaminare particolarmente questo nuovo sistema di alimentazione, ricorderemo come il primo in ordine di tempo e il più semplice sia stato quello in carico o a caduta, oggi ancora in uso sopra alcune vetturette (ad esempio sopra le Ford) e sopra vecchi autocarri.

Per esso basta che il serbatoio sia collocato in una posizione più alta del carburatore: o sul cruscotto o sotto il sedile del conducente. Nel primo caso però si riscontrò pericolosa la sua vicinanza al motore: nel secondo disagevole il riempimento. E in ambedue i casi poi difficile di impiegare serbatoi di capacità superiore ai 40 o 50 litri, ciò che è talvolta insufficiente. L'alimentazione a caduta ha poi un altro grave difetto, che è messo in rilievo dal disegno schematico n. 1. La benzina defluisce dal serbatoio al carburatore con una pressione continuamente degradante, a mano a mano che nel serbatoio si abbassa il livello della benzina. Questa variabilità di pressione è di grande ostacolo al regolare funzionamento e al perfetto rendimento del carburatore.

Così, dopo attento esame, i costruttori di ogni paese si trovarono d'accordo nell'adottare come tipo fondamentale l'alimentazione per pressione e nel collocare il serbatoio nella parte posteriore e inferiore della vettura, dietro il ponte del differenziale, ove, in aggiunta agli altri pregi, esso ha quello di accrescere col suo peso la stabilità della macchina.

Nel sistema di alimentazione sotto pressione sin qui usato, il serbatoio è ermetico e il tubo che alimenta il carburatore vi pesca sino al fondo.

La pressione, che si esercita sulla superficie del liquido, si ottiene inizialmente colla pompa a mano e poi, a motore avviato, per mezzo di un pulsometro o pulsatore mosso dai gas di scappamento (vedere fig. 2), o qualche volta per mezzo di un compressore d'aria mosso dal motore.

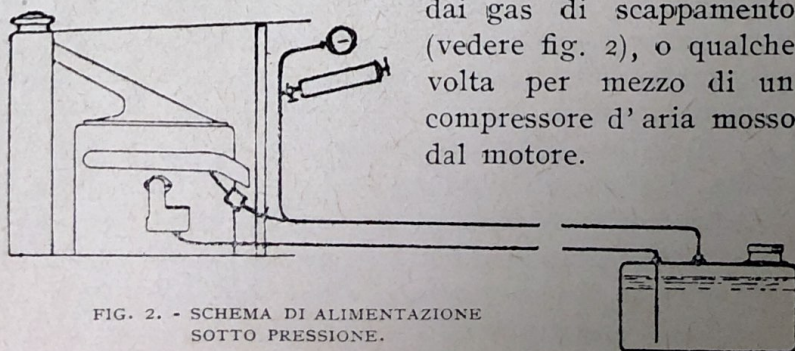



FIG. 2. - SCHEMA DI ALIMENTAZIONE SOTTO PRESSIONE.

Questo sistema d'alimentazione sotto pressione ha tenuto il campo sino ad oggi: ma ha sempre avuto dei difetti piuttosto fastidiosi. Basta un piccolo foro nel serbatoio o in qualche parte della lunga conduttura perchè l'alimentazione cessi: non sempre facile è riscontrare il guasto e ripararlo. Questo incidente è per fortuna raro: frequentissimo è invece il caso che la pressione non tenga per qualche rilassatezza nei giunti della tubazione o per qualche fuga negli organi accessori.

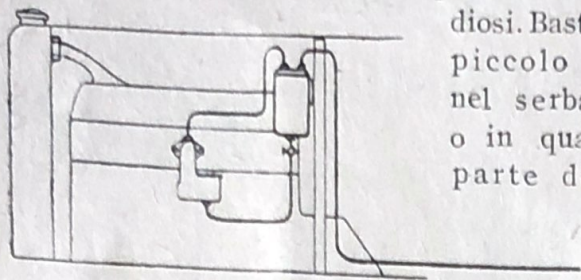



FIG. 3. - SCHEMA DI ALIMENTAZIONE PER ASPIRAZIONE.

Prima che la carburazione cominci a farsi difettosa e il motore a rallentare, lo chauffeur è allora costretto, pur con la macchina in moto, di ripristinare la pressione azionando la pompa a mano, manovra che per la sua necessaria concitazione riesce sempre sgradevole e buffa. Se per avventura poi tale incidente capita sopra una strada difficile, tutta a svolte o in grande pendenza, quando le mani dello chauffeur devono essere entrambe impiegate per le manovre del volante e dei freni, se non sopravviene l'intervento di qualche compagno di macchina, è giocoforza fermarsi.

La pompa stessa è un istrumento malsicuro che lascia qualche volta sfuggire la pressione: è perciò che oltre ad essere munita di un fermo a piuolo porta sempre un rubinetto che la esclude dal serbatoio.

Il pulsometro è uno strumento d'incerta regolazione: quando non è regolato bene, può produrre un eccesso di pressione e quindi di afflusso di benzina al carburatore a tal segno da farlo anche travasare. Ma ben più spesso si ingorga per residui di combustione che vi manda lo scappamento, quand'anche — inconveniente ben più grave — non li spinga insieme al vapore acqueo sin dentro il serbatoio della benzina.

Il nuovo sistema di alimentazione per aspirazione, che in questi anni si è andato quasi del tutto sostituendo al precedente, non offre codesti inconvenienti.

Esso si basa sull'impiego di un apparecchio destinato ad elevare la benzina a mezzo dell'aspirazione prodotta dal motore.

In pochi anni ne sono comparsi sul mercato automobilistico in gran numero: basterà ricordare, fra i più diffusi, i tipi *Aspyr*, *Autovac*, *Biberon*, *Fakir*, *Garlac*, *N. K. F.*, *Pallas*, *Praga*, *Stewart*, *Thécla*, *Vacuum*, *Zorzi*, *Weymann*, ecc.

Ciascuno di essi ha qualche particolarità costruttiva caratteristica; ma nel complesso rientrano tutti in un tipo unico di alimentatore, che potremo chiamare statico e che è composto in definitiva di due parti: il vero e proprio aspiratore o elevatore e la « nourrice » o serbatoio di benzina supplementare.

Il disegno schematico n. 3 mostra come l'alimentatore è collocato sullo chassis; quello n. 4 come funziona.

L'alimentatore è formato da una scatola chiusa la quale comunica da una parte a mezzo di un tubo *A* col motore, e precisamente colla tubatura d'aspirazione, e dall'altra parte, a mezzo di un altro tubo *B*, col serbatoio della benzina. Il motore nella sua fase di aspirazione produce attraverso il tubo *A* una depressione nell'apparecchio che vale ad aspirarvi, attraverso il tubo *B*, la benzina. A mano a mano che il livello della benzina si eleva, il galleggiante *G* si alza, sollevando un'asta con valvole che a un certo punto chiude l'orificio attraverso il quale si esercitava l'aspirazione e libera invece l'orificio del tubo che permette all'aria esterna di penetrare nell'apparecchio.

FIG. 4. - SCHEMA DI UN ALIMENTATORE.

N, Nourrice; *G*, Galleggiante; *T*, Asta con valvole; *A*, Tubo di aspirazione (in comunicazione col motore); *B*, Tubo di afflusso della benzina (in comunicazione col serbatoio); *C*, Tubo d'uscita della benzina (in comunicazione col carburatore); *P*, Tubi d'entrata dell'aria; *V*, Valvola di chiusura.

L'aspirazione cessa di esercitarsi e la benzina di affluire. La benzina allora, premuta dalla pressione atmosferica, scola nella « nourrice » *N*, e di qui, a mezzo del tubo *C*, passa nel-

la vaschetta a livello costante del carburatore.

Il livello si abbassa allora nell'aspiratore, il galleggiante discende trascinando l'asta con valvole; e questa, mentre chiude la comunicazione coll'esterno, apre la comunicazione coll'aspirazione e fa di nuovo funzionare l'elevatore.

Evidentemente questo sistema di alimentazione per aspirazione offre in confronto di quello per pressione il vantaggio di esigere una tubazione meno complicata e meno soggetta a guasti. Non occorre più nè la pompa a mano, nè il pulsatore, nè il manometro.

In pratica gli alimentatori si sono molto diffusi: ma i tecnici pensano che non rappresentano ancora la soluzione definitiva del delicato problema.

E per verità, se gli alimentatori di benzina del tipo sovraindicato hanno molti pregi, non mancano pure di difetti. Se aboliscono qualche organo delicato, vi sostituiscono però altri meccanismi non meno di precisione, coll'aggravante di tenerli chiusi in una scatola ermetica, non sempre apribile per verifiche e riparazioni sulla strada.

Il gioco delle valvole comandate vi è innegabilmente complicato. E delicato è il congegno del galleggiante: sappiamo le noie che questo dà nel carburatore (tanto che gli ultimi studî volgono verso i carburatori senza galleggianti) ed è quindi illogico che a poca distanza, in un altro apparecchio collegato con quello, vi sia un secondo galleggiante. Altro inconveniente è dato dalla «nourrice» che in effetto costituisce un vero serbatoio di benzina in prossimità del motore, posizione già deprecata nell'installazione per caduta.

FIG. 5. - SCHEMA DELL'ALIMENTATORE WEYMANN.

FIG. 6. - L'ALIMENTATORE THÉCLA.

Questi sono difetti di ideazione: più gravi risultano quelli di funzionamento. Benchè l'alimentatore statico sia una macchina ausiliare del motore, il suo funzionamento non dipende in modo esclusivo, diretto e assoluto da quello della macchina principale e cioè del motore: come abbiamo visto, vi hanno qualche influenza pure la pressione atmosferica e il livello della benzina. L'aspiratore non funziona in modo continuo ma intermittentemente: e le sue intermittenze dipendono più che dal motore da altre e varie circostanze. Il rendimento dell'aspiratore non è proporzionale al fabbisogno del motore; e la «nourrice» è installata precisamente per ovviare a tale squilibrio. Più di una volta però essa si è dimostrata insufficiente al còmpito demandatole; specialmente quando l'aspirazione è minima, cioè a farfalla aperta e ad acceleratore completamente abbassato, è più di una volta accaduto che la riserva della «nourrice» si sia esaurita prima che l'aspi-

ratore riuscisse a rifornirla, facendo di conseguenza arrestare il motore. Unico rimedio sarebbe quello di dare alla « nourrice » grandi dimensioni: ma ciò aggraverebbe ancor di più l'inconveniente sopra lamentato.

Forse è per tal ragione che una grande casa nostra non si è decisa ancora ad adottare gli alimentatori usuali ed è ricorsa ad un sistema intermedio, ponendo sul cruscotto una «nourrice» ed alimentandola col sistema della pressione nel serbatoio. Anche questo sistema però presenta degli inconvenienti, in quanto che, se lo spillo del carburatore non tiene perfettamente e lo chauffeur si dimentica di chiudere il rubinetto della « nourrice » quando la macchina è ferma, la « nourrice » può vuotarsi: e allora per rimettere in moto il motore, mancando la pompa a mano, occorre procedere a un preventivo riempimento della « nourrice » stessa.

Un apparecchio d'ideazione italiana, già da tempo esperimentato dai costruttori e solo da poco messo in commercio, ci offre una nuova e notevolissima soluzione del problema. È anch'esso un alimentatore di benzina per aspirazione, ma differisce radicalmente dai tipi sin qui studiati perchè privo di galleggiante e di valvole comandate e perchè collegato costantemente col motore. L'alimentatore S.I.A.B., che occupa uno spazio ancor più ridotto dei consueti alimentatori statici, è costituito da una piccola pompa, aspirante e premente, azionata dalla depressione del motore. Anche ai valori minimi di questa depressione, e cioè a farfalla del carburatore completamente aperta, la pompa agisce aspirando e facendo pervenire al carburatore tutta la quantità di benzina da esso richiesta in tale regime e per qualsiasi durata di tempo.

È, come si vede, un alimentatore dinamico a servomotore, e cioè essenzialmente collegato col funzionamento stesso del motore: e risponde pertanto nel modo più perfetto, durante il moto, a tutte le variabili esigenze di questo.

FIG. 7. L'ALIMENTATORE ASPYR.

Da fermo, non rimane nella pompetta che la quantità di benzina sufficiente per permettere l'immediato avviamento del motore; quando è in moto, la benzina aspirata, se sovrabbondante ai bisogni del carburatore, ritorna al serbatoio posteriore per uno sfioratore di troppo pieno. La benzina pertanto defluisce al carburatore dall'alimentatore S. I. A. B. ad una pressione rigorosamente costante: e ciò porta ad una economia di benzina sensibilissima, non inferiore a quella vantata dai numerosi apparecchi « economizzatori » apparsi in questi ultimi tempi sul mercato e che hanno incontrato largo favore.

FIG. 8. L'ALIMENTATORE A SERVOMOTORE S.I.A.B.

Non è questo il luogo per diffonderci in maggiori dettagli. Quanto abbiam detto mostra la grande importanza che l'alimentazione della benzina ha nel funzionamento della automobile e lo studio indefesso che i tecnici portano alla risoluzione del problema. Siamo lieti che anche in questo campo vi siano italiani a recare il contributo della loro genialità e del loro spirito d'iniziativa.

DORO ROSETTI.

LITORALE VENETO E LAGUNE VENEZIANE

A Giacomo Boni.

Teobaldo Fischer scriveva: «Non i superbi palazzi, non i ponti, non la splendida basilica di S. Marco sono i più ammirabili monumenti della potenza e della energia dei Veneziani, bensì la laguna».

Meravigliosi idraulici in verità i Veneziani, ma essi non segnarono che un periodo, e forse nemmeno il più grande, nella storia di quella lotta, che continua, incessante, fin dai primi giorni, l'uomo va sostenendo sul litorale veneto contro la Natura.

Dal Pliocene, in cui il grande truogolo fra l'Alpi e gli Appennini divenuto il raccoglitore di quanto scendeva dai ghiacciai, si trasformò nella vasta pianura padana, sostanzialmente, se pur diminuiti in grado di celerità e di potenza, gli stessi processi distruttori e rinnovatori da parte della Natura, gli stessi sforzi da parte degli uomini per conservare le proprie dimore.

L'ITALIA VERSO LA FINE DEL PLIOCENE.
DISTRIBUZIONE DEL MARE E DELLA TERRA EMERSA.

Mentre si avvallava per un lento moto di sommersione, a cui cooperarono in minima parte il vulcanismo, assai più il bradisismo, e in maggior proporzione il costipamento del suolo sempre in azione (il livello dei più antichi pavimenti di Venezia è al di sotto dell'attuale di m. 2, quello dei medievali di m. 1,70); contemporaneamente essa si andava accrescendo col sovrapporsi continuo di nuovi sui vecchi strati abbassatisi, ed estendendosi in avanti con i coni fluviali di deiezione alle foci. D'altro canto il mare, mercè l'opera consociata delle maree e della corrente litoranea, fattore precipuo degli insabbiamenti, mercè il moto ondoso, la risacca, il flutto di fondo, fattore geodinamico tanto più attivo quanto il fondo è minore (l'Adriatico settentrionale sopra Pelagosa non supera i 60 m. di profondità), mercè i venti che lo provocano, si formarono i tomboli, i cordoni litorali, le lagune, e, quando queste furono riempite e convertite in terraferma dai fiumi, tomboli, cordoni e lagune si rinnovarono più innanzi. I principii della coltura del terreno (la vite maritata all'olmo) si trovarono a metri 10,50 di profondità presso Modena; i rimasugli dei più antichi stanziamenti umani nell'estuario padano, di formazione più recente, a metri 6, 7 ed anche 8; nelle isole realtine, cordoni e tomboli un tempo, a metri 4,50.

I primi abitanti di questa immensa vallata (i neolitici Liguri) allorchè, nell'epoca quaternaria, discesi dalle caverne dei monti alla conquista del piano, elessero per sede dei loro accampamenti circolari di capanne affondate nel suolo, i dossi più sol-

levati fra il corso dei fiumi, ve li difesero con arginature all'ingiro.

Ed allorchè questi stessi, fatti esperti dalla necessità, o altri nuovi sopravvenuti, in possesso d'una civiltà più avanzata, quella del bronzo (gli Umbri od Italici), tali elevazioni riconobbero instabili e malsicure, perchè troppo spesso travolte dalle correnti violente e rapaci (la maggior parte dei vasi, che si estraggono dai fondi di capanne in pianura, presentano angoli ed orli smussati dal fluitamento delle acque), quali mossero a costruire le palafitte nei laghi e nelle lagune, dove vedevano più costante mantenersi il livello delle acque; quali, pur rimanendo sui fiumi, abbandonarono del tutto i fondi di capanne, adottarono anch'essi la palafitta e modificarono radicalmente la conformazione dell'accampamento, di circolare in trapezoidale, opposero alla corrente del fiume l'angolo spartitore per fiaccare la violenza, rinforzarono gli argini con gabbioni, gettando così, nel tempo stesso, il piano della città continentale e della città lagunare (entrambe quadripartite dal cardo e dal decumano, incrociantisi nel templum, onde l'arce e il pretorio), inventando gabbioni ed angoli, che ancor oggi rappresentano due dei mezzi idraulici più potenti.

FONDAZIONE DEL VECCHIO CAMPANILE DI S. MARCO.

A. Pavimento attuale.
B. Pavimento 1889.
C. Antico pavimento.
D. Antico pavimento loggetta del secolo XIV.
E. Comune Marino.
F. Presumibile livello del Comune Marino del sec. XI.

Senza dubbio a loro, ideatori delle prime città italiche difese da muri di terra, quali riscontriamo nella Roma palatina, dobbiamo ascrivere anche le prime arginature e le prime grandi diversioni dei fiumi.

Capricciosamente disarginati questi vagavano allora, aprendosi ad ogni nuova stagione, nuovi alvei. Se lo straordinario mutamento nel corso della Piave avvenne in tempi remotissimi, se essa lasciò la via di Fadalto, per dove l'uomo oggi ne riconduce le acque a suo vantaggio, nel Triassico; ancora all'alba della storia, il Po, questo grande Orenoco d'Italia, usciva in mare con un delta, che si stendeva da Padova a Ravenna. Giunto poco sotto Mantova, piegava a nord-est verso i colli Euganei; Mincio, Adige e Brenta si confondevano nell'immensa fiumana; si mescolavano in ampio stagno le acque di tutti i fiumi convogliati da esso. Este, il centro continentale dei Veneti, porta nei più profondi strati della sua necropoli le tracce eloquenti della lotta contro le alluvioni dell'Adige, da cui prese il nome; e Spina, l'emporio marittimo degli Umbri, di dove s'irradiava il commercio dell'Adriatico per tutta la valle padana, dal Baltico all'Jonio (dal Baltico traeva l'ambra, aveva in Delfo il suo tesoro), prima di cedere all'avanzamento fluviale, deve aver lottato titanicamente. Tita-

nicamente certo lavorarono gli Etruschi, allorchè sulla fine del sec. VI, assoggettati gli Umbri, occuparono la valle del Po. Nella regione umbra di Villanova, dove poi fondarono la loro colonia di Felsina, compirono opere grandiose di canali e di arginature per bonificarne i terreni paludosi. Per ciò essi dovettero condurre la strada, che allora costrussero, lungo le radici dei colli per Casalecchio. Ed allorquando, costretti ad abbandonare l'umbra Spina, che dal mare, su cui era stata fondata sette secoli prima, trovavasi nel 500 a. C. per opera di un ramo del Po quasi 4 km. entro terra, si stanziarono nella veneta Adria, alla foce del Tartaro, ne difesero le sue lagune, portando tutte le acque, comprese quelle del Po che tendevano sempre verso il territorio padovano, a sfociare a mezzogiorno di essa, vera impresa di giganti, diversione di cui la storia non ricorda l'eguale.

IL LITORALE DA CERVIA AD ALTINO.

Il tratteggiato indica la zona che in tempi storici subì variazioni idrografiche. Le linee nere rappresentano le dune.

Adria, ancora sulle palafitte, allorquando incominciarono ad affluirvi dalla Grecia i bei vasi rossi e neri (fra il VI e il IV sec.), sull'orlo occidentale delle lagune dei Sette Mari, attraversata come Venezia da un canale che la metteva in comunicazione coi porti da cui distava circa 12 km., subentrata a Spina nel dominio del mare, al quale impose, per bocca dei Greci, il suo nome, nel sec. IV non era più in tale posizione. L'invasione gallica (sec. IV), che restrinse i Veneti intorno ai Colli Euganei, nella cui pianura sorgeva già Padova, figlia di Este, come Firenze fu figlia di Fiesole, e che ridusse gli Etruschi del Delta padano alla pirateria, rallentò le cure idrauliche, ridiede il sopravvento ai fiumi e la cimosa del continente s'avanzò. Cosicchè quando il siracusano Dionisio nel 385, in pieno accordo con i Galli contro la espansione di Roma, pose piede in Adria, essa era già minacciata dall'interrimento e le opere del principe siceliota mirarono a mantenere il cordone ombelicale col mare; tale scopo ebbero le famose Fosse Filistine, attribuite all'esule suo amico, lo storico Filisto.

Dall'avvento dei Romani, il litorale veneto ne guadagnò. Mercè l'alveazione dei fiumi, di cui i Romani, eredi della tradizione terramaricola, avevano già dato nella Cispadana una splendida prova con Scauro, che l'aveva prosciugata, raccogliendo le acque in canali navigabili da Piacenza fino a Pavia; mercè la costruzione delle vie mirabilmente imbrecciate, mercè altre opere, di molte delle quali non conosciamo che le conseguenze felici, lo specchio d'acqua fra continente e cordone litorale, sebbene ristretto dai tempi, che abbiamo or ora rievocati, tornò a prosperare: da Ravenna ad Aquileia, dalla foce dell'Uso (Montone) a quella del Vippaco ed Isonzo, dalla laguna Padusa al lago Timavo. Aquileia, Altino, Ravenna gareggiarono in potenza militare e commerciale, in bellezza e salubrità.

Marziale paragonava le lagune altinati alla baia di Napoli; a Ravenna venivano mandati i gladiatori per acquistar forza e longevità. Adria stessa risorse, sebbene ormai entro ter-

STRADE E LITORALE AL TEMPO DELLA CONQUISTA ROMANA.

ra; ai tempi dell'Impero essa mantenevasi ancora in rapporto col mare ed aveva una corporazione di barcaioli: nelle sue vicinanze eravi la stazione « ad Padum », centro della navigazione fluviale sul Po. Augusto, Nerone, il risuscitatore del commercio dell'ambra, Vespasiano, vi fecero eseguire lavori idraulici di grande importanza, per riaprire nel delta padano, straordinariamente avanzatosi, l'antica via di congiungimento fra Ravenna ed Altino, con la fossa Augusta e con la fossa Flavia, già incominciata dagli Adriani.

La via Popilia tirata fra Rimini ed Aquileia su per le dune litorali della laguna Padusa (Comacchio) nel 132 a. C. come corda sottesa per abbreviare il giro di Bologna-Este-Padova, sta ad indicare la linea di delimitazione fra continente e laguna, al principio della dominazione romana. Infatti gl'itinerari rappresentano questa via corrente lungo il lido frastagliato da numerosi sbocchi di fiumi.

IL DELTA PADANO CON L'INDICAZIONE DELLE PRINCIPALI VARIAZIONI DAL 1300 AL 1886.

Tale delimitazione è la prima, che storicamente possiamo fissare; ma non è meno certa per ciò quella di Ferrara, Padova, Treviso, affermata da molti. Solo devesi collocarla molto in su nella preistoria, se le reliquie dell'epoca neolitica furono ritrovate, come dicemmo, a più di 4 m. di profondità nelle isole realtine.

Con la decadenza dell'Impero romano, tornarono le forze naturali ad avere libero sfogo, ad avere i fiumi il loro impero. Già negli ultimi anni di esso, i danni delle alluvioni frequenti nè scongiurati nè sanati, rendevano la via litoranea impraticabile, così da far preferire la via d'acqua fra Rimini ed Altino. Al tempo dei Goti tutta la strada fino ad Aquileia era stata rotta ed abbandonata, così che questi ritenevano impossibile a Narsete l'avanzare con l'esercito da Aquileia a Ravenna per essa. E certo Narsete avrebbe dovuto prendere le vie superiori, se gli abitanti delle lagune non fossero venuti in aiuto di lui con la loro flottiglia.

Testimonianze irrefragabili e solenni del progredito interrimento, Ravenna ed Altino. Ravenna, che nel secolo II a. C. trovavasi nella grande laguna Padusa ed aveva quel singolare aspetto che ebbe Adria ed ha ora Venezia, sopra palafitte, in un arcipelago d'isolette in comunicazione col mare per mezzo di porti, sul declinar dell'Impero era già interrata completamente e lontana dal mare. Più a lungo resistette Altino, perchè posta su di un ramo della Piave (Sile) e perchè oggetto particolare delle cure imperiali. Interrata Ravenna, minacciata Aquileia dai barbari, Altino era diventata il cuore della vita romana nel litorale veneto, la dimora prediletta della corte, la nuova regina del mare.

Favorirono l'opera dei fiumi, oltre al completo disgregamento della potenza romana, alle invasioni barbariche, all'impoverimento generale, anche le stravaganze dell'atmosfe-

ra; gli uomini e il cielo. Il terribile diluvio del 589 d. C., che mutò corso a molti fiumi di Europa, alterava d'assai la fisionomia di questo litorale. Il Mincio si trasportava tutto intero a sboccare nel Po a Governolo; l'Adige, che per Montagnana ed Este sfociava da secoli nel porto di Brondolo, rompeva alla Cuca sotto Albaredo e andava al mare per Legnago, invadendo e cancellando gli antichi alvei del Mincio, del Tartaro e delle Fosse Filistine; la Brenta lasciava Padova e il ramo di Malamocco (Medoaco maggiore) dirigendosi tutta verso Chioggia (Medoaco minore), e certo anche la Piave in tale occasione divulsa dal Sile e dal Piavon scaricava l'intera sua massa nell'alveo di San Donà formando il delta equiliano; il Tagliamento abbandonava il Lemene, l'Isonzo pur qualche alterazione subiva nella sua foce, un tempo fondentesi con quella del Vippaco nel lago Timavo.

IL DELTA DELLA BRENTA DI VENEZIA NEL SEC. XIV
(da un'antica carta).
La parte punteggiata indica la zona paludosa e il canneto.

Fortunatamente il costipamento è molto rallentato; vulcanismo e bradisismo si sono smorzati; principi, monasteri e privati s'arrabattano a far qualche cosa. Teodorico vieta, come faranno i Veneziani, di porre graticci nei canali; monasteri e privati costruiscono gabbioni. Ma dove la vita più langue e meno si oppone resistenza, l'interramento è visibile, spaventoso, esso progredisce nella sua marcia trionfalmente.

Il Po porta sempre più innanzi il suo delta nel mare e, rotto fra la Stellata e Ficarolo, (a. 1152) punta verso Brondolo, antica sua foce, invadendo la laguna di Chioggia; Isonzo e Tagliamento riempiono le lagune di Grado e della Pineta; Livenza e Piave quelle di Eraclea e di Equilio, che vengono a poco a poco abbandonate; il Sile fa altrettanto in quelle di Ammiana e Costanziaca, minacciando la stessa Torcello; la Brenta scaricata dai Padovani, impotenti a trattenerla con argini, nelle lagune di Venezia, coopera alla loro rovina col Musone (Bottenigo) e col fiume di Mestre (Marzénego): forma laghi litoranei, dov'eran oasi di villaggi fiorenti, riempie gli specchi lagunari e porta le sue sedimentazioni fino a Venezia ed al porto di San Nicolò, sviluppando il canneto e la malaria tutt'in giro. È allora che la sorgente Venezia, minacciata di soffocamento e di morte, rinnova l'antica lotta titanica degli Adriani per salvare se stessa, lotta di pensiero e di azione, di congegni e di armi, con qualche pausa ma senza scoraggiamenti: leggendaria è la fama che attribuisce al Doge Pietro Ziani il proposito di trasportare i penati sulle rive del Bosforo (1221).

Questa lotta è da principio primitiva di forma, piccola di proporzioni, dubbiosa d'indirizzo, dal buio della storia si è risospinti ai primi passi; ma a poco a poco si fa rigorosamente scientifica, grande e sicura, tende

a riacquistare il perduto, a ridare alla città, alle isole tutte il respiro largo ed ampio delle antiche lagune. Le prime opere idrauliche ricordate dalla storia sono delle piccole diversioni, dei piccoli tagli, fatti alla maniera terramaricola, per rompere la corrente.

La più grande fra esse fu quella del 1324, dell'argine o trincea di Fusina, che doveva esser subito innalzata dal Bottenigo al Volpadago e obbligar l'acqua della Brenta a deviare verso mezzodì, verso Malamocco. Per la navigazione bisognava fare un giro più lungo; per l'acqua da bere, che Venezia attingeva dai fiumi, prenderla con condutture (gorne o grondaie) montanti sull' argine, rudimentali acquedotti abilmente costrutti.

Era naturale che, più delle precedenti, quest'opera riuscisse fatale al retrostante territorio padovano, per cui una bella mattina i Veneziani se la trovarono tagliata in diversi punti dalle vanghe dei contadini di Oriago, senza dubbio ispirati dal signore di Padova.

IL MACCHINARIO O CARRO DI FUSINA
(da una vecchia stampa).

La grande opera però non fu attuata per intero, nè si mantenne con risolutezza dai Veneziani stessi. Non si era sicuri che essa rappresentasse il rimedio più indicato. E se dai sostenitori si attribuiva alla sua incompiutezza il progressivo interramento, gli avversari (erano molti a pensare che il fiume con la sua corrente approfondisse i canali ed il porto) lo attribuivano invece alla sua inefficacia. Che la laguna s'interrasse del pari, se lo desumeva dai segni (mete) posti qua e là.

In forza di una tale incertezza, per un secolo intero, si andò tentennando fra un metodo e l'altro. Per ben tre volte si chiuse e si riaperse la foce alla Brenta, ma finalmente, nel 1436, dogando un sostenitore della tesi contraria, Francesco Foscari, splendida prova della costituzionalità veneziana, la bocca della Brenta veniva chiusa per sempre e costruito un macchinario per trasportar le barche oltre l'argine e abbreviare la navigazione con Padova, macchinario che nel 1610 veniva sostituito col sostegno a porte o conca del Moranzan.

Da tal momento si entra in un'altra fase. Quasi tutti ormai convengono sulla necessità di cacciar lontano il fiume fino a Chioggia; ma chi lo vuole condurre per una via alta, chi per una bassa, altri per una intermedia. Si è padroni del Padovano, si può muoversi come si vuole nel suo territorio, ma non si vuol nuocere ai nuovi sudditi; molti sono inoltre i patrizi, che vi hanno acquistato possessi e desiderano conservarli; nessuno conosce il passato idrografico della regione conquistata: strano, ma vero, i più grandi rappresentanti della tecnica e della scienza del tempo, l'ingegnere Pinzino (un Carabello di Bergamo) e il cosmografo fra Mauro, stanno per la via bassa. Un solo ingegnere, Antonio Carraro da Silvelle nel Trevisano; un solo patrizio, Marco Cornaro, avvertono che per ottenere la pendenza richiesta dalla diversione di tanta corrente è necessaria la via alta da Strà a Chioggia; un piccolo gruppo capitanato da Marco Foscari, fratello del doge, propone la via intermedia S. Bruson-Malamocco. E quando in Senato, in una memorabile seduta del 13 agosto 1459, che chiude un lungo e laborioso periodo, si viene ai voti, la diversione bassa trionfa ed il Cornaro rimane solo a sostenere il suo progetto. Ma, novello Catone, frugato nella storia, raccolto quanto l'esperienza gli può fornire, ammonisce i suoi concittadini con una dissertazione ammirabile per il tempo suo e per l'uomo, che

egli era, non di studi ma d'azione, nella quale dimostra la necessità non solo della diversione alta della Brenta da Strà, sì bene della diversione di tutti i fiumi da Chioggia a Caorle.

A poco a poco, facendosi sempre più minacciosi interramento e malaria, gridando in città gl'idraulici ed i medici, questa sacrosanta verità s'impone e, sebbene a rilento, per le tecniche opposizioni superstiti, per gl'interessi particolari, per le difficoltà politiche, guerresche, finanziarie, ha la sua realizzazione.

Per opera di una serie illustre di periti, alcuni di carriera, altri d'elezione, che vanno dal Sabbadino all'Artico, chiamati dall'acume del Magistrato alle Acque organicamente costituito sul principio del Cinquecento, il grande programma della diversione di tutti i fiumi viene attuato.

CONCA O SOSTEGNO DEL MORANZAN UN PO' PIÙ IN SU DI FUSINA (*da una vecchia stampa*).

Nel 1507 la Brenta era portata dal Dolo in Bacchiglione e nel principio del Cinquecento le acque di Mestre ad Altino. Nel 1610 si compiva lo scavo del Novissimo, in cui nel 1613 si riversava il Musone. Nel 1598 si ricacciava il Po lontano col Taglio di Porto Viro. Nel 1641, dopo aver frenate le rotte col famoso Argine di S. Marco del 1535, si conduceva la Piave verso la Livenza e la Livenza verso il Lemene. Nel 1683 il Sile veniva riversato nell'alveo relitto della Piave e finalmente, alla vigilia della caduta della Repubblica, deliberavasi la famosa diversione alta della Brenta da Strà, come voleva il Cornaro.

A questa diversione non si era mai potuta decidere la grande maggioranza dei patrizi veneti. Essi, che avevano saputo compiere un programma così grandioso, degno di Etruria e di Roma, che avevano saputo dare sistemazione ai porti e contro le violenze del mare erigere i «Murazzi» o dighe, in sostituzione dei gabbioni ideati dal Pinzino, essi la diversione alta studiarono sempre, ma non attuarono mai. Toccava a un governo straniero il farlo.

Le alluvioni della Brenta si ripetevano, tutto il territorio intorno era sommerso. I vecchi dibattiti risorgevano e con essi, più forte, un nucleo di sostenitori della riammissione dei fiumi in laguna. A Venezia come a Vienna. Per fortuna, ministro dell'imperatore Francesco era un uomo di grande saggezza e di grande energia, il barone di Saurau. Questi consigliò l'imperatore a farsi mandare dal granduca di Toscana, suo cugino, il Fossombroni, in fama di somma competenza idraulica per i suoi lavori sulla costa tirrenica (Viareggio). Il Fossombroni, consultava la storia del passato, di cui il generale Vaccani aveva fatto un buon quadro prospettico, e chiamatosi al fianco un giovane di belle promesse, il Paleocapa, decise la diversione di Strà, che iniziata nel 1817 fu compiuta, non senza contrasti, nel 1883 e migliorata dal risorto Magistrato alle Acque.

Erede di Roma e di Venezia antica, la Venezia nuova continua la sua lotta titanica contro la Natura, conservando e riconquistando anche il terreno perduto. L'antica via lagunare, che congiungeva Aquileia con Rialto, che Venezia aveva riattivata non senza gravi difficoltà, per portare i materiali occorrenti a costruire la fortezza di Palma, antiguardo verso l'Impero, fu nella recente guerra mondiale, rifatta maggiore e migliore. Il canale, che condurrà al nuovo Porto e i suoi bacini, sono vittorie dell'uomo contro la Natura, che Adria, Roma, San Marco non poterono forse nemmeno immaginare.

Ma non insuperbisca e non dimentichi.

Se la previsione del congiungimento del

LE DIVERSIONI FRA PIAVE E BRENTA.

Delta padano con l'Istria è fortunatamente ancora molto lontana dalla realtà; se la laguna veneziana è stata per lunghi secoli vittoriosamente conservata alla navigazione e quella di Comacchio alla pesca con abili diversioni fluviali (quella di Comacchio con diversioni del Reno e del Po); se la regione ad oriente del Garda continua ad abbassarsi ed un astronomo, come lo Schiaparelli, afferma che, per lo spostamento del polo, il mare si eleva; non si dimentichi che altre diversioni meravigliose non valsero eterne; che di fronte a un abbassamento di 9 cm. per secolo e ad un rialzo di 10 cm. del livello marino in egual tempo, il Po conduce in mare annualmente 50 milioni di m.^{3} di terra, che in 27 anni la Brenta riempì per quasi 14 milioni di mq. la laguna di Chioggia, che tutti gli altri fiumi, favoriti dal disboscamento, rialzano il loro livello e portano innanzi i loro coni di deiezione (punte); che la corrente litoranea studiata dal Montanari, ma già ben nota ai marinai della nostra Repubblica, e il moto ondoso e i venti continuano irrefrenabili l'opera propria; che l'uomo stesso, sia assecondando i processi naturali a sè vantaggiosi (bonifiche), sia difendendosi da quelli a lui svantaggiosi (malaria), coopera all'avanzamento continentale.

Nella eterna immane lotta di resistenza alla Natura, tengasi d'occhio il suo complicato occulto lavorio, badisi a non esporre il fianco all'implacabile avversario, a non favorirlo involontariamente. Non si restringa con costruzioni d'alcuna specie la laguna, perchè le correnti di marea, che fanno la pulitura del fondo, riescono tanto più veloci e perciò più efficaci quanto maggiore è l'area di essa e conseguentemente il suo dislivello col mare.

Maneat alta mente repostum il vecchio motto della sapienza veneta: « Gran laguna fa gran porto ». Non s'affretti quella che è la sorte inevitabile di Venezia, inevitabile perchè a lungo andare anch'essa, nonostante la meravigliosa tenacia dei suoi abitanti (guai se questa dovesse rallentarsi per impotenza!) subirà la stessa sorte di Spina, di Adria, di Ravenna, di Altino e vedrà succedere a sè, come Altino vide Torcello e Torcello Venezia, un altro centro posto più innanzi sul mare.

GIUSEPPE PAVANELLO.

Per uno sgravio fiscale della benzina

(*Continuazione a pag. 49*).

La presente Memoria, di cui pubblicammo la prima parte nel precedente fascicolo di Rivista, è stata il giorno 22 dicembre illustrata dal Presidente del Touring, accompagnato da alcuni autorevoli componenti la « Commissione per l'automobilismo, il motociclismo, il ciclismo ed i problemi connessi», a S. E. l'on. prof. Alberto De Stefani, Ministro delle Finanze. Il Ministro vivamente si interessò al problema dimostrando di valutarne l'alta importanza ed apprezzando la tesi fondamentale svolta dal Touring: che lo sgravio avrà effetti benefici per l'economia nazionale e non diminuirà un importante cespite delle Finanze dello Stato. Sì che giova sperare si possa presto giungere all'auspicata diminuzione delle gravezze fiscali sulla benzina.

8. I servizi urbani di autotassametri e di motocarrozzette.

Questi servizi sono di diffusione assolutamente scarsa in Italia in confronto di quanto si constata all'estero. La carezza dei foraggi (mentre si scrive qui il fieno si paga a Milano 100 lire al quintale) dovrebbe essere una spinta diretta all'uso della trazione meccanica. Questa è poi particolarmente aiutata dal fatto che una pubblica vettura a cavalli non può fornire una circolazione giornaliera che di circa un terzo di un autotassametro e quindi, tenuto conto del governo dei cavalli da una parte e delle riparazioni di macchine dall'altra e della guida di entrambi i veicoli, la mano d'opera pesa assai più sulla vettura-chilometro a cavalli che su quella meccanica.

Lo scarso numero di città italiane in cui si è diffuso l'autotassametro e la sopravvivenza parziale (almeno attuale) anche in queste dei cavalli, dai quali nulla l'Erario ricava nè per tassa di circolazione (come dagli autotassametri), nè per tasse specifiche sui prodotti consumati, influisce sfavorevolmente sul consumo della benzina e sulla resa dei relativi gravami fiscali.

Bisognerebbe passare il ponte. Bisognerebbe che collo sgravio si stabilisse nettamente il vantaggio economico dell'uso delle autovetture e delle motocarrozzette pubbliche e si avrebbe **immediatamente** un colossale gettito, oggi in gran parte mancante, perchè tale ponte non è passato.

A Milano, sebbene le condizioni siano tali che permettano di coesistere (ottobre 1922) circa 500 vetture tassametro pubbliche e 400 vetture a cavalli, il consumo di benzina delle prime si può, grosso modo, valutare sulla base di 55 chilometri giornalieri in chili 4000, con un gettito per l'Erario di circa L. 6.800 giornaliere, ossia L. 2.487.000 annue (a L. 1,70 al kg.). A Roma con una circolazione di 750 vetture tassametro (le concessioni sono 900), il consumo, in ragione di circa 55 km. al giorno per ogni vettura, sarà di circa 6000 kg. con un gettito per l'Erario di L. 10.200 giornaliere (L. 3.730.500 annue!). Circolano pure a Roma 2200 vetture a cavalli, che al Fisco non rendono nulla, e che, se potessero essere sostituite da altri 750 taxis, raddoppierebbero la cifra sopra indicata, mentre c'è da attendersi il fenomeno inverso quando, fra qualche mese, ribasserà il prezzo del fieno. L'avvicinamento di questi numeri è eloquente: 2600 vetture a cavalli rappresentano il passatismo più genuino e nulla pagano allo Stato, 1250 vetture automobili rappresentano non un futuro incerto ma il presente consolidato nei luoghi più progrediti dei nostri e pagano 6 milioni. Questo si potrebbe definire un involontario quanto effettivo e feroce ostruzionismo al progresso.

Ma se l'alleviamento di due terzi del gravame fiscale permettesse un rapido passaggio dalla trazione animale a quella meccanica nelle principali città d'Italia, è chiaro che il gettito, non soltanto relativo ma assoluto, fiscale della benzina, sarebbe fin dai primi momenti o dopo brevissimo tempo, *molto* superiore all'attuale. E non si parla qui di quanto è d'altronde intuitivo, cioè del gettito di altre tasse dirette o indirette che ne verrebbe, e larghissimo, dalla fabbricazione delle vetture necessarie, dalle costruzioni di ricoveri per esse, ecc.

Quanto ai servizi pubblici di motocarrozzette, essi sono nel nostro paese poco meno che sconosciuti. Eppure, rappresentando una forma anche più economica dell' autotassa-

metro, potrebbero raggiungere uno sviluppo notevole, tanto più che si prestano ad una rapidità di servizio e ad un'elasticità in rapporto a piccole punte extra-urbane, che possono riuscire preziose specialmente nelle grandi città commerciali e industriali dai vasti sobborghi e dagli stabilimenti sparsi nei dintorni. Anche qui l'Erario potrebbe trovare una fonte di lucro non trascurabile.

9. I servizi urbani di autobus.

Gli autobus in servizio urbano sono da poco comparsi in Italia e in una misura molto limitata. A Genova fanno già un servizio visibile; a Roma soltanto però essi formano un complesso non disprezzabile di linee regolari, completanti la rete delle tramvie elettriche. Si tratta per ora di piccole applicazioni che si potrebbero quasi chiamare di esperimento, ma esse sono suscettibili di una notevole estensione in quanto trovino la loro base economica. Soprattutto ha importanza non la lunghezza delle linee ma l'intensità del traffico, capace di impiegare un gran numero di veicoli. Basti guardare all'enorme sviluppo avuto dai servizi degli autobus in Parigi, in Londra ed in altre città europee ed in genere dove la intensa circolazione rende difficile o poco adatto un impianto di rotaie. Questi servizi hanno anche il vantaggio di risparmiare una forte immobilizzazione di capitali, quale è richiesta da linee tramviarie fisse, ciò che nel dopoguerra è divenuto particolarmente importante.

Una recente statistica della National Automobile Chamber of Commerce degli Stati Uniti, elenca 108 città che in quel paese hanno reti urbane di autobus — talune di grandiosità americana — e — cosa significativa — anche 29 grandi Società di tramvie elettriche che si completano con un servizio di tali autobus.

Vi è dunque qui una miniera da coltivare che può diventare di grande importanza: — lo si ripete — questo è possibile solo a condizione che abbia una base economica. E come questa base sia attualmente difficilissima, concorrerà a provarlo anche il capitoletto seguente.

10. I servizi extraurbani di autobus.

L'importanza che ha assunto in Italia questa manifestazione dell'automobilismo è ormai ben nota. Non abbiamo che 15.000 km. circa di ferrovie tra primarie e secondarie, ed anche distribuiti così poco uniformemente che vi sono zone di 60-70.000 kmq. non attraversate da alcuna linea ferroviaria. L'autobus ha salvato provvisoriamente (però per molto tempo) la situazione.

L'iniziativa privata ed anche illuminate direttive di Governo hanno dotato l'Italia in questo quindicennio di circa 625 linee per oltre 23.500 km. di linee automobilistiche regolarmente sovvenzionate e di circa 21.000 altri (circa 425 linee) non sovvenzionate, ma soltanto vigilate. Sulla rete corrono poco meno di 2500 vetture che collegano fra loro e con la rete ferroviaria oltre 5.000 Comuni (la metà di tutti i Comuni italiani), l'80 % dei quali non aveva prima del collegamento regolare col resto del paese, che la diligenza e la vettura privata per il trasporto delle persone e la stessa diligenza o una carrozzella o le gambe del procaccia per il trasporto della posta.

I servizi sovvenzionati ricevono un aiuto annuo chilometrico di circa 400-500 lire per chilometro di sviluppo delle linee, ma con oscillazioni notevoli su questa media da caso a caso, poichè il sussidio ha il carattere di *integrazione* delle prevedibili entrate di fronte alle prevedibili spese ed al compenso del capitale impiegato.

La maggior parte di questi servizi è anche incaricata del trasporto della posta. L'importanza che ha, per lo sviluppo civile del paese, l'avere così accelerato e assicurato il funzionamento della posta non è sempre considerata; ma quando si pensi alla massa dei collegamenti con le persone lontane che avviene a mezzo di lettere, in confronto a quello che avviene per spostamenti diretti di persone, si deve convenire che tale funzione non è certo di minore importanza di quella del trasporto di passeggeri. Questo servizio viene compensato all'esercente della linea automobilistica con l'esonero dalla tassa di circolazione per i veicoli ad esso adibiti (i quali, però, non devono percorrere nemmeno un chilometro all'infuori delle corse e delle strade prescritte per il servizio postale); ma, dati i vincoli e le responsabilità che ne sono il corrispettivo, l'influenza reale a vantaggio del bilancio di esercizio è trascurabile praticamente.

Orbene, questa rete di autoservizi, che ha

resistito alle difficoltà del periodo di guerra solo con la riduzione di qualche corsa, ha attraversato e sta attraversando ora una terribile crisi per l'elevato costo dei consumi — perchè gli aumenti di tariffe che dallo Stato furono consentiti (lo Stato impone le tariffe in cambio della sovvenzione), non è stato tale da seguire l'aumento di tali costi — e d'altra parte ha già raggiunto e superato in molti casi il limite tollerato dall'economia locale, e ha prodotto una preoccupante immediata rarefazione del traffico. Alcuni esercenti, pertanto, hanno rinunciato ad approfittare, o lo hanno fatto con estrema graduazione e lentezza, degli aumenti stessi consentiti dallo Stato.

Compreso della difficoltà della situazione, e preoccupato di mantenere in vita questa magnifica organizzazione che tutti gli altri paesi potrebbero invidiarci, il Governo ha cercato di aiutare i servizi automobilistici per altra via, concedendo loro il rimborso di quanto avrebbero pagato per la benzina al disopra delle 480 lire per quintale (quattrocentoottanta! Prima della guerra la benzina costava 60 lire al quintale circa!) Sebbene in risibile misura, ciò avrebbe potuto essere di qualche aiuto, durante i primi mesi del 1920 e del 1921 nei quali i prezzi della benzina oltrepassarono le 500 lire al quintale; ma le formalità per ottenere tale rimborso furono tali e tante, che si dice che taluni esercenti non lo hanno potuto praticamente ancora ottenere.

Oggi poi, che i servizi incomincerebbero a «respirare» per il miglioramento, sebbene leggero, avvenuto nei prezzi della benzina, dell'olio e delle gomme, è sopravvenuta gravissima la crisi generale e la conseguente ulteriore contrazione dei traffici, contrazione la quale non è stata ancora disastrosa per molti servizi solo perchè questi si svolgono generalmente in regioni prettamente agricole, ed è noto che l'agricoltura ha meno gravemente finora risentito della crisi.

Ad ogni modo, quest'ultimo colpo è più grave dei precedenti perchè cade su organismi già sfibrati da lunghi anni di lotte e di stenti e di bilanci passivi o stiracchiati, che hanno assorbito le riserve delle aziende, e nessuno si nasconde la grave minaccia che incombe sulla vitalità di quelle linee specialmente che sono anche le più necessarie, perchè attraversano regioni più povere e meno redditizie appunto perchè più grave fu la loro segregazione dal resto del mondo fino all'avvento dei servizi automobilistici.

È bene di avvertire qui che una quantità di piccoli organismi di servizi pubblici d'auto, ha già cessato di esistere, mentre vivono o almeno vivacchiano organismi più importanti, esercenti gruppi di linee di una certa importanza e ciò per ovvie ragioni commerciali e industriali di organizzazione.

Ma chi esaminasse anche i bilanci di queste più grosse società si accorgerebbe che molte di esse si reggono con dei ripieghi, aggiustando la partita passiva o quasi passiva del servizio pubblico con altri servizi, quali specialmente la vendita della benzina ai privati e l'esercizio del *garage*, sia come custodia, sia come riparazioni. In sostanza, non si tratta in molti casi di organismi sani che prosperino o almeno abbiano vita assicurata pel motivo principale per cui sono stati costituiti e che sarebbe di tanto interesse pubblico il mantenere.

Traducendo in altre parole, ciò corrisponde a dire che l'Erario si trova di fronte ad uno stato di cose che un'inezia (per esempio l'aumento del cambio) può far tracollare ed in molti casi tracollerà senza dubbio — per esempio nei casi in cui la passività d'esercizio esiste ma è piccola — e conviene perciò continuare ancora *per alcuni anni* i servizi, sia per gli impegni assunti con penali col Governo, sia soprattutto per ultimare gli ammortamenti del materiale.

Un calcolo del costo medio di questi trasporti, lo fa aggirare intorno alle L. 4,25 per vettura-chilometro. Vengono usati, come è noto, *châssis* del tipo industriale, cioè potenti e relativamente lenti, carrozzati in maniera adatta a trasportare un gran numero di persone contemporaneamente. Di questa cifra, più della metà è rappresentata dalla spesa per i consumi chilometrici (benzina, olio, gomme, pulitura e piccola manutenzione). Un calcolo analogo a quello già fatto per le vetture private può indicare quale percentuale sia rappresentata dalle tasse gravanti su petrolio, ecc. e non si parla qui delle altre infinite tasse che vengono a gravare sui bilanci degli esercenti.

Un ingegnere gerente di una società di esercizi automobilistici, in una relazione al

Presidente dell'Associazione Nazionale dei servizi automobilistici, fa tale calcolo e presenta la questione sotto un nuovo aspetto particolarmente interessante:

« Per quanto riguarda il prezzo della benzina occorre ormai, senza perifrasi, ripetere la grave situazione che è fatta all'industria nazionale dagli esorbitanti aggravi fiscali rappresentati da tasse doganali, aggi, diritti doganali, diritti di statistica, tasse di vendita, che all'arrivo nei porti italiani vengono ad aggiungersi al prezzo f.o.b. del carburante: in cifra tonda tutti insieme finiscono per gravare in ragione di circa L. 1,70 per kg. (1).

« Giova mettere in rilievo con poche cifre la somma che viene sottratta ai concessionari con tale mezzo. Prendasi in esame una linea di media lunghezza (40 km.), sulla quale si compia una sola coppia di corse giornaliere. Compreso qualche inevitabile rimorchio in caso di guasti od altro, la percorrenza annuale complessiva sarà di circa km. 30.000. Data l'attuale densità della benzina, non si può praticamente ammettere, quale media fra estate e inverno, un consumo medio inferiore a grammi 450 per vettura-chilom., con un totale annuo di kg. 12.500. Dato tale quantitativo, per i suddetti gravami fiscali, viene annualmente sottratta al concessionario una somma di (kg. 12.500 × 1,70 =) L. 21.500.

« Ammesso che alla linea sia accordato il sussidio medio di lire 420 per km., per un ammontare complessivo annuo di L. 16.800, resta una differenza *passiva* di lire 4450 ».

È indubitato che oggi, nella grande maggioranza dei casi, il sussidio chilometrico governativo viene dallo Stato ripreso quasi tutto sotto forma di queste tasse, create solo recentemente, falsando così affatto lo scopo iniziale dei sussidi statali che doveva essere « integratore di bilanci normali » del sussidio stesso.

Così è avvenuto, nel corso degli anni del dopoguerra, di molte leggi fatte secondo certi criteri e che il tumultuoso seguirsi degli avvenimenti ha reso rapidamente anacronistiche. Questo si avverte se si riavvicinano la loro origine anche solo d'ieri e la loro applicazione d'oggi. Quando si tratta di leggi che contengono provvedimenti economici, è mestieri che questi siano aggiornati, sotto pena di riuscire inadeguati agli scopi pei quali furono istituiti.

È bene qui di ricordare che il concetto del sussidio governativo è generale di tutti i paesi per tutti i trasporti a carattere regolare e sorvegliato dallo Stato, e con tariffe imposte da questo, poichè l'industria dei trasporti (la quale di regola non è tra le redditizie) diventa facilmente passiva quando abbia tali vincoli di regolarità (ed è il caso normale), che si traducono in obblighi di eseguire i viaggi, anche quando non vi sia la convenienza economica di essi.

Come conseguenza di questo stato di cose, alcuni servizi automobilistici, non molti per fortuna, sono stati sospesi; parecchi altri ridotti, sia di lunghezza, sia più spesso per numero di corse; altri sono in progetto o in corso di attuazione, ma rimasero in sospeso. Consterebbe anche, da autorevoli informazioni, che per qualche altro migliaio di chilometri di linee sono completi gli studi e in corso le domande di concessione. Questi progettati servizi non possono essere iniziati, perchè gli imprenditori richiedono sussidi chilometrici forzatamente così elevati, che gli uffici competenti, pur riconoscendo la fondatezza delle richieste, non vogliono accordare.

Questo aspetto della questione dei gravami fiscali sul carburante non è dunque meno importante di quello precedentemente illustrato riguardante l'automobilismo per uso privato e quello degli autotassametri.

Non si può nascondersi che il sollievo che in questo campo deriverà dalla inevitabile diminuzione di tali gravami, che anche qui appare dover essere almeno nell'accennata proporzione di due terzi dell'attuale, si tradurrebbe più in un aumento del numero dei viaggiatori-chilom. in media trasportati da ogni vettura che in un aumento del numero di chilometri-vettura percorsi, per lo meno nei primi tempi, ossia il Fisco avrebbe qui più probabilmente qualche diminuzione di introito assoluto dalla benzina anzichè — come negli altri casi previsti — un immediato aumento. D'altra parte:

1° - Il Fisco deve prevedere che mantenendo i gravami attuali avrà fra non molto delle *diminuzioni* assolute per cessazioni di linee o riduzioni di corse sulle linee, che ancora si manterranno, così come già è avvenuto,

---

(1) La lettera è stata scritta quando l'aggio-oro per i dazi doganali era a 272; oggi è di circa 450.

2° - Essendo anche dallo Stato ammesso che questo tipo di trasporto ha una così superiore utilità pubblica da esigere che ne sia favorito lo sviluppo a mezzo di sussidi integratori, ora che tale integrazione è venuta a scomparire trasformandosi in un semplice rimborso (spesso anche solo parziale) dei nuovi aggravi dalla stessa Amministrazione posti e quindi in moltissimi casi non calcolati e non prevedibili quando fu stabilito il sussidio, lo Stato deve — **se non vuol uccidere i servizi** — togliere questi gravami o *aumentare i sussidi chilometrici* fino a tal livello che l'integrazione sia ristabilita. E dei due provvedimenti evidentemente il primo è il più razionale ed è il più semplice.

È da notare anche che così facendo lo Stato avrà un risparmio di esborso che aumenterà per il fatto che la conseguente minor aleatorietà di questa industria susciterà indubbiamente una maggior concorrenza nella richiesta di nuove concessioni o di rinnovi di quelle scadute, concorrenza che servirà a ridurre per lo Stato i sussidi stessi là dove le condizioni di fatto lo permetteranno ragionevolmente.

In questo campo quindi, dove non evidente appare un gettito immediato, il Fisco deve tener conto della minaccia che il grande edificio dei pubblici auto-servizi è sull'orlo, in buona parte, di sfasciarsi a breve scadenza. È necessario di contemperare nei calcoli le possibilità di aumento di consumo, se l'industria è in condizioni vitali, e il pericolo della sua rapida decrescenza.

Un'ultima nota vale la pena di fare rispetto ai servizi pubblici extra-urbani ed è che nella Gran Bretagna essi non ebbero fino a questi ultimi tempi che uno sviluppo insignificante, bastando colà le ferrovie e la diffusione dell'auto privata. Ma nel 1921 si iniziò in Inghilterra un improvviso fortissimo sviluppo di servizi pubblici d'auto completamente liberi e con la speciale caratteristica di essere esercitati con ampie vetture comode ed eleganti, al solo scopo di trasporto di gruppi di gitanti ai bagni, alle corse, ecc. È un nuovo campo aperto anche per l'Italia a condizione che anch'esso trovi la possibilità economica. Qualche tentativo fatto con vetture eleganti da turismo nell'Abruzzo due anni sono e l'anno scorso, cadde perchè la speculazione fu trovata cattiva. Le cause saranno state varie, ma il costo della benzina senza dubbio vi ha influito. I servizi tridentini di questo genere ebbero invece un buon successo, ma i loro prezzi esorbitanti provano il loro carattere di sfruttamento a oltranza di una situazione eccezionale, che potrebbe permettere uno sviluppo certamente molte volte superiore quando le tariffe non fossero così alte come effettivamente lo sono. In molti altri luoghi delle nostre vallate alpine, l'escursione d'auto in comitiva, in vetture eleganti e comode, ha tentato di nascere, ma si tratta di soli tentativi sempre per il motivo accennato, mentre questi servizi hanno sviluppi ben altrimenti considerevoli in regioni finitime alle nostre, ad esempio in Savoia, talora anche con appendici sul nostro territorio come è il caso del servizio Chamonix-Courmayeur. Vi è insomma già attualmente visibile un germe, che potrebbe sbocciare e dare una fioritura utile anche fiscalmente, quando si rinforzassero le sue radici con opportuni presidi. Basti pensare alle concentrazioni enormi di carattere periodico cui possono dar luogo i siti di cura ma in particolare le spiagge marine.

Un'altra applicazione che ancora non si è vista tra noi è quella di cui dà una statistica la National Automobile Chamber of Commerce degli Stati Uniti, già citata: vi sono in America già 27 Società ferroviarie, fra cui la Great Northern e la Northern Pacific, che hanno trovato conveniente di far correre sui loro binari per brevi distanze degli autobus, naturalmente con ruote analoghe a quelle dei veicoli ferroviari (più precisamente: un carrello anteriore a 4 ruote sul quale è molleggiata e imperniata la parte anteriore dello *châssis;* due ruote motrici posteriori). La lunghezza delle linee va da un minimo di 4 ad un massimo di 116 miglia, per un totale, per ora, di 1113 miglia.

Evidentemente anche qui è aperto l'adito ad un consumo di benzina che dovrebbe poter nascere in Italia per le identiche ragioni per cui sorse negli Stati Uniti; anzi, sotto qualche rapporto, la giustificazione sarebbe maggiore fra noi a motivo del rapporto di costo favorevole alla benzina in Italia tra carbon fossile e benzina in confronto dello stesso rapporto americano.

11. I trasporti di merci.

Per i trasporti di merci che si potrebbero chiamare urbani o press'a poco (cioè nel rag-

gio degli immediati dintorni urbani), vi è ormai indubbiamente una convenienza economica complessiva (là dove i costi non sono alterati artificialmente come in Italia) in un numero di casi che va gradatamente e inesorabilmente estendendosi. Se la sostituzione della trazione ippica non avviene istantaneamente in tutti i casi in cui sia riconosciuta la convenienza economica, bisogna farne parte alla cautela con cui vengono adottati, in campo di stretto vantaggio economico privato, tutti i nuovi sistemi, specialmente quando importino eliminazione di vecchi impianti esistenti (cavalli, carri, adattamenti di locali, ecc.). Ma è un fatto che il trasporto a mezzo di furgoncini, furgoni, autocarri si è andato sempre più diffondendo dappertutto all'estero, perfino nel campo agricolo, non soltanto in luoghi dove esistono particolari condizioni favorevoli, come negli Stati Uniti d'America, ma anche per esempio in Francia, dove è noto che un'importantissima casa costruttrice di tali veicoli ha condotto tra gli agricoltori una speciale propaganda a base di dimostrazione di costi e di risparmi con risultati oltremodo soddisfacenti.

In Italia, a motivo del grande costo d'esercizio della trazione anche degli autocarri e dei furgoni, questi servizi di trasporti grandi e piccoli nelle città, hanno uno sviluppo senza pari minore di quel che raggiungerebbero se costassero sensibilmente meno. Il momento per ottenere un immediato salto nel consumo della benzina per questi servizi sarebbe — malgrado la crisi generale — ottimo, dato che esiste uno stock enorme di autocarri, poco o nulla utilizzati, di provenienza non solo dalle fabbriche ma anche dalle liquidazioni militari, che sarebbe subito molto più largamente adoperato.

Quanto ai trasporti a distanza maggiore, là dove ferrovie non esistono, sarebbero evidentemente da favorire per rendere possibili l'accesso ai mercati di vendita di prodotti di luoghi attualmente privi di convenienti mezzi di trasporto. *E là quindi lo sgravio aprirebbe la strada ad impieghi di benzina ora inesistenti o quasi.* L'autocarro in questi casi è divenuto spesso conveniente in confronto della trazione ippica, almeno nei paesi dove non vi è un regime fiscale come quello italiano.

Quanto ai trasporti in luoghi ove esistono linee ferroviarie, essi per il momento non possono fare concorrenza ad esse che nei casi di merci ricche, le quali debbono spostarsi molto rapidamente e per brevi distanze, cioè nei limiti in cui il trasporto ferroviario subisce l'*handicap* della forte proporzione delle spese e incomodità di trasporto dai magazzini alla stazione di partenza e del carico, scarico e trasporto ai magazzini della stazione d'arrivo. Al giorno d'oggi, se anche non ci si vuol accontentare di quel che dicono i propri occhi circa l'enorme riduzione di circolazione (più ancora della riduzione numerica delle unità trasportatrici) che il trasporto automobilistico industriale ha subito in questi ultimi tempi (pur tenendo conto anche di quella che doveva essere la riduzione conseguente al migliorato trasporto ferroviario rispetto al primo periodo del dopoguerra) non vi è, per persuadersene, che da interrogare in proposito le ditte produttrici di gomme piene o di pneumatici d'autocarri, e i produttori o gli esercenti di presse per il montaggio delle gomme piene. Queste Ditte possono attestare come il bisogno di tali gomme sia così ridotto all'infuori dei servizi pubblici extraurbani per passeggeri, da dimostrare una circolazione enormemente decaduta. I loro clienti che ancora posseggono degli autocarri, perchè li comperarono nel periodo di congestione dei trasporti che susseguì all'armistizio, continuano spesso a tenerli soltanto perchè non hanno la convenienza di venderli, data la scarsità della richiesta; ma molti di tali autocarri sono in disarmo o, se anche si è pagata per essi la tassa di circolazione che ora è di poche centinaia di lire, essi vengono tenuti spesso in riserva o in complemento al trasporto fatto con carri e cavalli propri e perfino spesso con carri e cavalli noleggiati da altri.

Anche a prescindere da ogni considerazione di progresso e di sviluppo civile e sempre avendo dinanzi agli occhi il solo faro dell'interesse dell'Erario, si deve riconoscere che non è indifferente la somma che lo Stato perde annualmente, non tanto per mancate tasse di circolazione quanto per minori introiti sul consumo, quando si consideri che in Italia il numero degli autocarri è notevolissimo per il grande uso che se ne fece dopo l'armistizio, acquistandone direttamente dalle fabbriche e a migliaia dall'Esercito, e quando si consideri ancora che in questo caso più che mai il loro uso dipende unicamente o

quasi dal costo dell'*esercizio* e non da quello dell'*acquisto*, essendo essi ormai il più delle volte calcolati nei bilanci con ammortamenti quasi completi.

12. La motonavigazione e l'aeronavigazione.

Queste due fonti di consumo della benzina sono qui citate non perchè si creda che una limitazione del prezzo del carburante possa influire sul loro sviluppo e quindi favorire l'impiego della benzina, ma soltanto come accenno di un campo che potrà diventare, forse in un avvenire prossimo, importantissimo e che allora converrà prendere in considerazione, anche dal punto di vista fiscale, per favorirlo anzichè oppugnarlo. I motori fuori bordo possono tuttavia essere già presi in considerazione come causa di un consumo limitato, ma che potrebbe accentuarsi, rappresentando essi una forma di motonavigazione di diporto suscettibile di qualche sviluppo, che è praticata dai meno abbienti tra i motonauti e per periodi brevi dell'anno, perciò con considerazione determinante alla spesa.

13. La motocoltura.

Anche in agricoltura il costo della benzina è intimamente legato allo sviluppo delle applicazioni motocolturali, segnatamente della aratura meccanica.

Oggidì in Italia si calcolano esistenti presso agricoltori ed in condizioni di efficienza, oltre 7000 trattrici funzionanti parte a benzina parte a petrolio.

Or bene, di queste 7000 e più trattrici agricole che potrebbero lavorare più di 500.000 ettari di terreno consumando annualmente da 30 a 40 mila tonnellate di carburante, poco più di metà è da ritenersi in funzione di lavoro normale: il resto sta inoperoso nelle fattorie o nei depositi. Altro che progresso motocolturale!

La ragione di questo enorme ristagno delle applicazioni motocolturali, così pregiudizievole alla nostra produzione agricola, è da ricercare appunto nel costo proibitivo dei combustibili, il quale *grava per oltre il 50 % sulle spese totali dell'aratura meccanica*, cosicchè nella maggior parte dei casi il costo del solo carburante supera il costo complessivo dell'aratura fatta coi buoi!

Ove poi si pensi che oltre alla lavorazione del terreno vi sono in agricoltura innumeri altre applicazioni del motore a benzina (basti accennare al trasporto dei prodotti agricoli), sarà facile comprendere l'importanza del costo dei carburanti anche per l'agricoltura, e la necessità e l'urgenza che i dazi e le tasse attuali vengano ridotti entro limiti più ragionevoli, se non si vuol aggravare e rendere insanabile la stasi delle applicazioni motocolturali e dell'industria meccanica nazionale ad esse collegata.

14. Riassunto conclusionale.

Le conclusioni sono già state prese, ma conviene riassumerle. Si sono passate in rivista le diverse applicazioni della benzina, che assorbono di gran lunga la maggior quantità di essa, cioè quelle che riflettono direttamente l'auto (motore a scoppio e gomme). Altri impieghi che non potessero dal punto di vista fiscale essere considerati in egual modo rispetto ad uno sgravio potrebbero, se del caso, essere facilmente, per via indiretta, non sgravati.

Lo sgravio, come contemplato in questa Memoria avrebbe per effetto sicuro:

1° - Nel rapporto dell'uso chilometrico maggiore degli automezzi di ogni genere esistente ed in particolare delle autovetture private un istantaneo salto di misura senza dubbio enorme.

2° - Nel rapporto dello sviluppo degli automezzi di ogni genere, in particolare delle vetturette d'uso privato per soli affari o promiscuamente per affari e turismo un rapido, graduale, illimitato aumento (insegnino molti Stati esteri) che si affermerebbe con un corrispondente beneficio per l'Erario, beneficio acquisito dallo sgravio e che non si verificherebbe senza di esso. Questo gettito può essere enorme (e valorizzato anche dai correlativi per tassa di fabbricazione, ecc.) ed *in più* dell'attuale.

3° - Nel rapporto della tassa di circolazione, l'aumento dovuto alla immediata ripresa di servizio di automezzi (specie per trasporto merci) ora in disarmo, quello dovuto al maggior numero delle autovetture private, degli autocarri, delle motociclette, la rimozione del pericolo imminente di cessazione di linee di autobus extraurbane o quanto meno della diminuzione del loro materiale mobile tassabile, l'aumento di tassa dovuto alla istituzione di nuove linee e all'accrescimento del materiale sulle esistenti, la rimozione del pericolo di cessazione, spe-

cialmente di autocarri privati esistenti, man mano questi vanno per usura mettendosi fuori servizio.

4° - Nel rapporto dei servizi pubblici urbani di autobus, di autotassametri, di motocarrozzette, un aumento immediato ed imponente di consumo di benzina per intensificazione ed estensione dei servizi esistenti e per nascita di nuovi in luogo delle vetture a cavalli.

5° - Nel rapporto dei servizi pubblici extra urbani di autobus, il salvataggio di una posizione economica attuale di gran parte degli esercizi che in parte ridurranno — come alcuni hanno già ridotto — le corse (riduzione parziale d'introito nella benzina), in parte cesseranno a non lunga scadenza (soppressione totale dell'introito), in parte non potranno essere lasciati cessare per impellente interesse pubblico e importeranno perciò un immediato aumento di sussidi integratori.

6° - Nel rapporto dei servizi pubblici di turismo, un aumento stagionale o, in altri casi, costante, che potrebbe essere grandissimo.

7° - Nel rapporto dei trasporti di merci o oggetti urbani e suburbani, un immediato aumento d'uso del materiale automobilistico esistente o una rapida sostituzione di quello ippico. Complessivamente si tratta di consumi che diverrebbero tosto imponenti e sarebbero tutti in aggiunta agli esistenti e, notisi bene, solo ottenibili con lo sgravio, perchè questi trasporti sono in diminuzione anzichè in aumento.

8° - Nel rapporto di trasporto merci in zone non ferroviarie, un'efficienza economica di penetrazione dell'automezzo che sarebbe creazione di consumi, ora inesistenti, importantissimi e, in certe regioni, creazione di traffici non possibili per la distanza e per la deperibilità di certi prodotti pei quali occorrono velocità che non si possono ippicamente ottenere.

15. Neanche il fisco può rinunciare alla spada di Brenno.

Tutta questa Memoria è abbastanza conclusiva. Se ne è accuratamente escluso ogni considerazione che non sia fiscale. Ma neanche il Fisco vorrà rinunciare ad una preziosa spada di Brenno, per quanto inutile dopo ragionamenti tanto probanti. Anche questa spada si può deporre sulla bilancia per abbondanza: gli effetti dello sgravio comportano *tutti senza eccezione*: mantenimento degli automezzi attualmente in servizio;

loro sostituzione quando fossero usurati;

intensificazone dei loro funzionamenti;

creazione in misura enorme di automezzi con i conseguenti sviluppi di costruzione, ecc.

Tutto questo si può riassumere in una frase: lavoro, lavoro, lavoro per alcune industrie specificamente interessate e per un gran numero di altre correlative. E per il Fisco la frase è prospettata sotto un angolo visuale speciale: gettito di imposte e tasse, largo e sicuro.

Estensori: L. V. BERTARELLI e DR. EZIO PEROTTI.

La riduzione della tassa di circolazione per gli autotassametri

Diamo con vera soddisfazione notizia di un recente provvedimento del Governo, vivamente auspicato anche dal Touring, col quale viene sensibilmente diminuita la tassa di circolazione delle automobili pubbliche di piazza. Se ad esso, come speriamo, seguirà fra breve uno sgravio fiscale della benzina lo sviluppo degli autotassametri sarà notevolissimo, a totale vantaggio dell'economia nazionale, e dimostrerà quale grande importanza abbia l'automobile, come strumento di lavoro.

Automobili di piazza.

Per l'anno 1923, in via di esperimento, le automobili da piazza, munite di tassametro, godranno delle seguenti riduzioni (per le potenze qui non indicate la riduzione è in proporzione):

Nelle città con popolazione superiore a 200 mila abitanti: cavalli otto riduzione da L. 91 a L. 50; cavalli 12 riduzione da L. 147 a lire 81; cavalli 19 riduzione da L. 291 a L. 160; cavalli 24 riduzione da L. 430 a L. 236.

Nelle città con popolazione fino a 200 mila abitanti: cavalli 8 riduzione da L. 147 a lire 81; cavalli 12 riduzione da L. 238 a L. 131; cavalli 19 riduzione da L. 473 a L. 260; cavalli 24 riduzione da L. 699 a L. 384.

È poi fatto rigoroso divieto ai Municipi di rilasciare licenze per automobili da piazza di forza superiore a 25 cavalli. Per le automobili da piazza di oltre 25 cavalli, già muniti di licenza municipale anteriormente al 28 dicembre 1922, sono concessi in via transitoria equi temperamenti.

VN'ARTE CHE RINASCE

I VASI D'AREZZO

Mentre tanto si discorre di « botteghe d'arte » e di riforme dell'insegnamento dell'arte industriale, ecco un giovane studioso il quale nella sua bellissima terra, che ama ed esplora in ogni angolo, fa rifiorire un'arte che fu unica al mondo ed ebbe or sono venti secoli rinomanza grande, celebrità meritata. Uno studioso di storia dell'arte che diventa animatore e direttore di un laboratorio d'arte industriale non è cosa di tutti i giorni: ecco perchè abbiamo pregato Alessandro Del Vita *di voler narrare ai nostri lettori come egli sia riuscito a far risorgere in Arezzo la bottega di Marco Perennio, maestro figulino del I secolo avanti Cristo. Ed egli, con stile celliniano, descrive le difficoltà ed i tentativi attraverso i quali giunse a far rinascere la classica arte. Oggi la sua impresa si avvia rapidamente al successo: e noi le auguriamo di poter trovare quei vasti consensi che assicurino ad essa un regolare svolgimento ed al nostro Paese una produzione caratteristica di rara bellezza e di grande interesse.*

Riproduzione di un *lutrophoros*. A causa della grandissima difficoltà di esecuzione gli originali antichi di questo tipo sono rarissimi e quelli che ci rimangono sono tutti deformati. A furia di pazienza e di abilità i vasai della « Arretina Ars » sono riusciti ad ottenere qualche esempio perfetto.

Non credo vi sia stato alcuno che, esaminando i bei vasi greci dalle linee purissime, decorati con tanto senso ornamentale — che oggi si possono osservare, disposti senza alcun senso decorativo in file simmetriche, solo nelle fredde vetrine dei musei — ed avendo fra mano qualche frammento dei famosi vasi di Arezzo, ammirandone la bellissima vernice corallina, la meravigliosa modellatura degli ornati e delle figure, la finezza e la leggerezza della argilla, non si sia augurato la rinascita di quell'arte perduta.

È facile comprendere perciò come in me — che fin da giovanetto ero stato l'esploratore di tutti gli scarichi della mia Arezzo, in cerca sempre di *cocci antichi* e che, col maturare degli anni e degli studî, avevo seguito e studiato tutti gli scavi occasionali che si facevano nella città, dirigendone in seguito personalmente altri, condotti con rigidi criterî archeologici; che avevo avuto occasione di trovare, osservare, studiare frammenti e pezzi a centinaia — quell'idea fosse diventata quasi un pensiero fisso....

Mi mancava però ogni possibilità d'attuarla, tanto più che sapevo che altri, i quali avevano tentato di riattivare quell'industria, davanti alle tante e quasi insormontabili difficoltà tecniche, avevano dovuto abbandonare ogni tentativo dopo avere speso fior di quattrini. Venuta la guerra, deposi ogni pensiero in proposito.

A pace conclusa, tornato ai miei studî preferiti sui vasi aretini, mi accorsi che la grande incertezza che avevano su essi gli archeologi derivava più che altro dalla mancanza assoluta

L'argilla come arriva dalle cave e la sua prima triturazione a mano.

di conoscenza della tecnica generale dell'arte della ceramica.

Fra gli studiosi infatti, alcuni credevano che le matrici originali con cui si formavano i vasi, fossero in pezzi — non spiegandosi come con una stampa in un sol pezzo i vasi che avevano forti rilievi, detti tecnicamente *sottosquadri*, potessero uscire — altri invece ritenevano che le stampe non fossero altro che un calco di originali greci di argento o di altri metalli, mentre molti supponevano che fossero fatte con modelli di cera.

E non si finirebbe più se si volessero enunciare gli infiniti pareri emessi a questo proposito dagli archeologi.

Dopo essermi, a mia volta, scervellato sui libri che trattavano dei vasi aretini, mi convinsi che se si voleva conoscere veramente la tecnica di quei vasi, occorreva tentare di rifarli.

E fu così che costruii il primo forno.

Ma presto dovetti convincermi che per riuscire, occorrevano anni di lavoro e somme ingenti, e perciò pensai d'impiantare, per sopperire alle spese delle prove, una lavorazione vera e propria di oggetti artistici e di arte applicata, proseguendo in pari tempo gli studi e le prove per la fabbricazione dei vasi aretini e greci.

Le vasche per la decantazione dell'argilla. L'acqua, in cui quella è diluita, passa di vasca in vasca depositando nel fondo le parti più pesanti dell'argilla. Nell'ultima vasca si raccoglie la parte più leggera di essa (*fiore*).

La riproduzione di un vaso aretino, opera originale del figulo *Niceforo* dell'officina di *M. Perennio* (I sec. a. C.), rappresentante una «Caccia all'orso». Il vaso è leggerissimo ed il suo spessore giunge anche al millimetro. Reca la marca dell'officina di Perennio, in bei caratteri greco-italici, che riproducemmo nel titolo di questo articolo.

Le difficoltà però erano grandissime.

Anzitutto bisognava trovare un tipo di argilla compatta, resistente e di leggerissimo peso specifico, che avesse soprattutto la grana e la sonorità di quella antica, e ne avesse anche la morbidezza per potere rendere i meravigliosi rilievi delle figure e degli ornati dei vasi. Il caso, a questo proposito, mi aveva favorito.

Molti anni prima, durante lo scavo di uno spurgo, o scarico di una fornace, mi ero imbattuto in un piccolo banco di terra bianco-azzurra molto strana, che le mie cognizioni di geologia mi facevano ritenere appartenente allo strato argilloso dell'epoca terziaria, detto scientificamente *lehm*. Siccome quel piccolo banco era una zona di terreno del-

l'epoca romana — come ne davano prova avanzi varî che vi si trovavano — dato che non poteva essersi formato per una naturale sedimentazione, mi venne il pensiero, ed ero nel vero, che esso non fosse altro che l'avanzo dell'argilla *decantata* — cioè ripulita e purgata per mezzo di vasche — di qualche fornace aretina.

Per quanto fossero passati degli anni, la impressione di quella mia osservazione mi si era mantenuta così chiara che, quando si trattò di cercare nel sottosuolo di Arezzo l'argilla per la mia lavorazione, io andai a colpo sicuro nello sceglierne la qualità. Trovata quella adatta, in fatto di morbidezza, cominciarono subito le difficoltà.

L'argilla era delicatissima e perciò non si reggeva: cioè, appena eseguito, il vaso non stava in sè e si deformava. Evitato questo difetto, i vasi crepavano poi nell'asciugarsi o scoppiavano durante la cottura, od uscivano anneriti dal forno (come è noto, nei vasi greci il colore rosso delle figure non è riportato, ma è dato dal fondo del vaso, perciò se questo non è perfettamente riuscito come cottura, non può dipingersi) e così di seguito.... Perciò

LE DIVERSE FASI DELLA LAVORAZIONE DI UN VASO.

(Il tipo scelto è il famoso Kratère detto « delle Amazzoni », uno dei capolavori della ceramica greca, opera del figulo *Eufronios* del IV sec. a. Cristo). - *In alto:* Il vasaio alza a mano e ritocca con una stecca di bosso il vaso posto sul tornio a cui viene impresso il moto circolare con la spinta replicata del piede sulla ruota in basso. - *Nel mezzo:* Il vaso, fatto leggermente indurire, viene posto nuovamente sul tornio, tornito con ferri taglienti e quindi levigato. - *In basso:* Al vaso vengono poste le anse. L'operazione in questo caso è molto delicata non potendosi fare la voluta dell'ansa con l'argilla molto indurita e non potendosi per essa adoperare l'argilla troppo fresca che ne causerebbe la deformazione.

studî, prove e tentativi fino a che il tipo di argilla non fu trovato. Dopo la cottura mancava ai vasi la sonorità: e allora daccapo prove e prove pazienti fino a che il vaso cotto non dette, percosso, il suono proprio delle antiche ceramiche. Anzi, prove successive e una esagerata decantazione, eseguita secondo il metodo antico, portarono le nostre ceramiche ad avere la medesima sonorità del cristallo.

LE DIVERSE FASI DELLA LAVORAZIONE DI UN VASO.
In alto: L'interno della fornace con gli oggetti pronti per la cotta. Le forme rotonde sono cassette di cottura in cui vengono cotti gli oggetti minuti e quelli che non devono venire a contatto con la fiamma. - *In basso:* La fornace durante la *cotta*. Vi si vede la camera del fuoco in piena incandescenza e la bocca della fornace che viene murata di volta in volta.

Trovato il tipo di argilla, occorreva avere chi con essa facesse al tornio, o ruota, vasi simili a quelli greci ed etruschi. Difficoltà pressochè insormontabile, perchè l'antica tradizione vascolare era ormai perduta.

Esistono infatti qua e là in Italia, specialmente in Romagna, in Toscana e nella Italia meridionale, fabbriche di stoviglie dove si usa, per eseguirle, l'antica ruota; ma il lavoro è rozzo e grossolano; non si sa più tirare e alzare l'argilla (cioè eseguire vasi grandi con pareti a piccolo spessore), è perduto il gusto delle sagome antiche e tutt'al più in qualche fabbrica di Romagna e di Toscana si rifanno alla ruota i vasi e i boccali maiolicati del rinascimento, che hanno forme caratteristiche, ma che sono ben diversi e ben grossolani in confronto dei vasi greci e di quelli aretini, così fini e leggeri, torniti con maestria impareggiabile, che hanno perfino un sol millimetro di spessore nelle pareti del corpo.

Non basta pensare che quello che si è fatto una volta si può di nuovo rifare; chè nei riguardi della fabbricazione dei vasi corallini occorreva riflettere che questi venivano fabbricati da schiavi, cioè da lavoranti che non costavano nulla e che, perciò, potevano impiegare in un lavoro anche un lunghissimo tempo.

Gli enormi rifiuti poi delle antiche fornaci, stavano a provare la difficoltà della fabbricazione dei vasi aretini.

Nonostante tutte queste considerazioni poco incoraggianti, mi metto all'opera.... Occorre trovare, o meglio formare, le maestranze. La guerra ha dato un colpo formidabile alle grandi e piccole industrie che non avevano attinenza con essa e le fornaci di ceramiche sono tutte chiuse.

M'imbatto casualmente in un giovane intelligente che tornisce e insieme modella e dipinge, e che era finito.... verniciatore alla *Fiat*. Lo levo di là e me lo associo. Bisogna trovare anche il fornaciaio e il vasaio. Cerca, cerca, nelle poche fornaci superstiti di provincia, finalmente lo trovo... in un collegio dove per mancanza di lavoro si è ridotto a fare il cameriere.

È vecchio, ma intelligente e vegeto; la sua pelle arsa dice le centinaia di *cotte* che ha fatto, e i sintomi dell'avvelenamento saturnino testimoniano la sua pratica delle vernici. Messo al tornio si rivela insuperabile creatore di vasi da fiori, pignatte...

Lo conduco nei Musei e lo faccio rimane-

re estatico.... Lo stimolo, lo entusiasmo, gli mostro sempre nuove forme, nuove sagome... ed ecco finalmente le prime riproduzioni di vasi greci.

Eseguiti, e seccati, bisogna cuocerli però... Faccio costruire i forni.

Ricevuti a diecine cataloghi di ditte specialiste per la costruzione di forni elettrici, a carbone, a lignite, a legna, non li esamino neppure, e metto sotto gli occhi del muratore un disegno fatto da me (!!!) — in cui è più quello che bisogna indovinare, di quello che vi si vede — e che ho tratto da avanzi di forni romani. Il muratore capisce,... si consiglia col vecchio fornaciaio, e il forno costruito, va a meraviglia....

Le prime *cotte* però sono disastri... Bisogna cuocere insieme oggetti minuti e grandi, di piccolo e grosso spessore e il calore che per alcuni è poco, per altri è troppo; così le ceramiche vanno allo scarico a bracciate....

Un bel giorno poi due grandissime riproduzioni del celebre Kratère delle Amazzoni del Museo di Arezzo, scoppiano insieme nella fornace e mitragliano il resto dei vasi infornati: ed eccomi a far coraggio al vasaio che ha le lacrime agli occhi e che, dopo essere stato per venti ore, durante la cotta, senza mangiare, per la rabbia e il dispiacere, non si sente più fame (come non accade certo agli operai moderni quando va a male un lavoro per causa loro). Però egli si rianima e con tempere più lunghe, con la conoscenza dell'argilla e delle vernici, con la direzione del fuoco nelle focaiole, il lavoro, grande e piccolo, riesce perfetto.

Finalmente abbiamo la padronanza anche della cottura dei vasi! Ora bisogna dipingerli: ed occorrono i pittori.

Provo dei disegnatori e dei pittori.... ma.... poveri noi, se *Meidas* ed *Eufronios* del ceramico di Atene, avessero potuto vedere le parodie dei loro lavori! Finalmente trovo il pittore adatto e anche questo, guarda combinazione, lo scovo in... un collegio, dove però era istitutore. Ha il tratto del del pennello sicuro e fine; solo però, in arte, non avendo avuto nessuna scuola, è... futurista. Figuriamoci i primi lavori.... Si appassiona però, lavora con impegno, progredisce e con il tempo riesce veramente. Nel contempo mi si presenta un giorno un maresciallo degli arditi, che, dopo otto anni di vita militare, doveva congedarsi, domandandomi di farlo provare a dipingere qualche vaso. Prima della guerra faceva il legnaiuolo, ma aveva una volta anche aiutato uno scenografo in un teatrino di provincia! A provare costa poco... ed eccolo a dipingere alcuni vasi di scarto. Dopo pochi giorni il maresciallo, chè oggi è uno dei più promettenti scenografi italiani, mi dava completa e perfetta la riproduzione

LE DIVERSE FASI DELLA LAVORAZIONE DI UN VASO.
In alto: La pittura del vaso eseguita dopo la prima cottura. - *In basso a sinistra:* Il vaso dopo la pittura della scena principale, di difficile esecuzione, dati i tratti finissimi che devono eseguirsi con il pennello e con vernici durissime - *A destra:* Il vaso interamente compiuto.

Un laboratorio dell'« Arretina Ars ». Vi si vedono al lavoro un tornitore, un ritoccatore e le rifinitrici.

del vaso delle Amazzoni. E le vernici? Queste veramente mi davano poca preoccupazione.... Diamine! pensavo io, basterà rivolgersi a uno dei varî Istituti creati dal nostro governo per l'incremento dell'arte ceramica per ottenere le formule necessarie. Provo a scrivere... non mi si risponde neppure. Ogni Istituto ha infatti una fabbrica propria e non c'è ragione che debba rivelare i risultati delle sue prove alle altre! Tutt'al più potrà giovare a quelle della città in cui è fondato.

È necessario dunque contare sulle proprie forze e così, provando e riprovando, le vernici una ad una, vengono trovate e si vanno trovando.

Messi insieme gli artisti, che s'impadroniscono via via delle varie tecniche, bisogna scegliere gli apprendisti. È cosa naturale per aver questi di rivolgersi alle Scuole di Arti e Mestieri: ma è altrettanto naturale che le Scuole di Arti e Mestieri in un paese come il nostro, che non ha nè ferro nè carbone, debbano quasi esclusivamente creare dei meccanici.... E così bisogna rivolgersi altrove.

Da un ospizio, dove sono raccolti molti giovanetti a cui devono essere insegnati i varî mestieri, si risponde alla mia richiesta di apprendisti, che quei ragazzi non vogliono e non devono *maneggiare la terra*.

La voce della mia ricerca si sparge però, ed ecco i primi ragazzi. Sono quelli che hanno girato tante botteghe e che i genitori non sanno più dove metterli. Sono gl'irrequieti, e i troppo intelligenti e sono naturalmente quelli che fanno per me.

Sono, fortunatamente, vergini di ogni istruzione artistica e otto su dieci hanno innato il gusto e l'attitudine per l'arte. Li conduco nei Musei, li istruisco, li invoglio; abituo il loro occhio alle sagome e alle forme antiche, ed a poco a poco riescono ad eseguire tutti i tipi più varî e difficili di vasi.

E così la maestranza è, sebbene in formazione, completa.

Seguo continuamente gli operai nel loro lavoro: una lode o un sarcasmo li sprona più delle multe, che del resto nella mia fabbrica non usano, e viene in mio aiuto, fatta nascere abilmente da me, la grande maga, la

Il laboratorio di pittura. Tutti i disegni sono eseguiti a mano e, per la densità delle vernici e la finezza dei disegni (per cui occorrono pennelli speciali), rappresentano una grandissima difficoltà ed esigono una mano franca e fermissima.

grande incitatrice: l'emulazione. Ogni volta che porto una fotografia, una sagoma di un oggetto difficile o l'annunzio che bisogna provarsi a superare la tale o tal altra difficoltà, è una festa, una gioia.

Ed è così che, quando un giorno dopo aver portato in fabbrica la fotografia e la sagoma del grandissimo e celebre vaso del Museo Archeologico di Firenze, che ha preso il nome dal suo scopritore *François,* e dopo avere spiegato che la mirabile arte vascolare greca era riuscita a produrre un solo campione di quel genere, domando agli operai: « Dobbiamo provarci a rifarlo anche noi?... » è uno scoppio d'entusiasmo, e dopo tentativi e tentativi, dopo essere stati costretti ad allargare perfino la bocca del forno e a fare una cotta speciale, un vaso simile a quello antico esce fra la nostra commozione dalla fornace e l'« Arretina Ars » lo celebra con una piccola festa.

Ed ecco rinascere la vecchia arte perduta! ecco rifatti i vasi grandi e meravigliosi di cui si era perso il segreto, e la cui vista fa gridare a un illustre e venerando archeologo, al suo primo entrare nella nostra fabbrica: « Bisognerebbe mettere le bombe in tutte le Accademie! ». Intanto, mentre la fabbrica si organizza e le maestranze si vanno formando, si incominciano gli studî sui vasi aretini.

Difficoltà principale: avere dei tornitori che riescano a tirare l'argilla fino al punto di raggiungere lo spessore di uno o due millimetri.

Per abituare la mano agli operai faccio fare delle stampe per bomboniere secondo il sistema usato dai vasai aretini, cioè in un sol pezzo, e così, mentre si producono graziosi esempi d'arte applicata, che hanno motivi ornamentali derivanti dallo stile dei vasetti d'Arezzo, gli operai si formano l'occhio e la mano e si abituano a quel genere di tornitura.

Per ottenere poi i modelli dei vasi aretini, si comincia con il prendere i calchi degli originali — favore specialissimo concessoci — ma, purtroppo, poche sono le stampe intatte e così occorre ritoccarli e aggiungere

qualche dettaglio. Naturalmente ci si rivolge a un professore di modellatura, ma i calchi modellati sono una

Il formatore esegue con il gesso le stampe a tasselli per gli oggetti eseguiti a calco in serie.

profanazione dell'antica arte! Inutilmente faccio provare in quel lavoro abili scultori... Ormai gli artisti, o per l'insegnamento avuto o per il proprio temperamento, hanno una tal maniera di modellare che impedisce loro di poter completare le figure di quei vasi con la delicatezza e la finezza necessarie.

La fortuna mi aiuta e trovo finalmente l'artista che fa per me nel mio fratello Antonio... impiegato in un'acciaieria.

In una breve licenza viene in fabbrica, ammira e per passare il tempo si mette a gingillarsi ai vasi aretini per quanto non abbia *mai modellato,* tolto qualche ricordo eseguito al fronte col coltello.

Il primo mascheroncino da lui sbozzato è per me una rivelazione... Ed oggi egli eseguisce e completa modelli dei vasi aretini con gusto degno degli antichi artisti.

Avute, mercè sua, le prime stampe tratte da originali, si principia la lavorazione dei vasi aretini.

Il vasaio, messa nel centro del tornio la stampa, vi pone uno strato di argilla che viene man mano assottigliandosi sotto la pressione delle sue dita fino a diventare finissimo.

La prima difficoltà è superata! Ora bisogna sformare il vaso con un colpo abile di mano, ed ecco fatto...

Purtroppo il vaso non era asciutto abbastanza perchè l'argilla potesse fare il necessario ritiro, perciò le figure nei punti più profondi sono sciupate.

Il lavoro va ripetuto.

Questa volta il vasaio non ricade nell'errore: lascia asciugare a lungo il vaso, che però essendosi poi troppo prosciugato si è torto nella stampa.

Ancora un'altra prova.

Finalmente dopo varî tentativi, il vaso esce intatto dalla stampa.

Ma non è completo: occorre fargli l'orlo con le sagome elegantissime dei vasi aretini, alcune delle quali erano fatte con un metodo ingegnoso....

Mi si permetta una digressione. Tutte le volte che avevo avuto occasione di studiare uno spurgo di un'antica figulina aretina, avevo notato che vi si trovavano numerose

La patinatura degli oggetti di serie.

zanne ricurve di porco o di cinghiale. Questa osservazione mi aveva fatto pensare che fossero state usate come arnesi del mestiere, ed infatti, non solo alla prova si rivelarono adattissime per tornire, ma potei provare che alcune sagome degli orli dei vasi aretini venivano fatte ponendo a contatto dell'orlo del vaso la parte variegata di quei denti.

Il lavoro di ritocco dei vasi aretini è operazione quanto mai difficile e delicata.

Tornando alla nostra fabbricazione, il fare l'orlo ai vasi richiede una grandissima abilità nel tornitore, dovendo esso, senza spostare minimamente il vaso, eseguirvi un difficilissimo lavoro di tornitura, badando bene di non far colare acqua sulle ornamentazioni del vaso e non confricarle.

Fatto l'orlo al vaso, dopo capovolto, viene aggiunto il piede con un'altra minuta tornitura e siccome queste operazioni sono difficilissime e molto delicate, il vaso bene spesso si danneggia o si rompe.

Terminato finalmente di tornire, bisogna sormontare le difficoltà dell'essiccazione (qualunque corrente d'aria, dato il suo minimo

Riproduzione di un vaso attico a figure nere con scene di danza (VII sec. a. Cristo).

spessore fa crepare o torcere il vaso) e quella ancor più grave della cottura, che producono gran numero di scarti.

Queste le cause per le quali dopo tre anni di lavoro l'« Arretina Ars » può produrre solo cinque o sei tipi di vasi aretini e in rari pochissimi esemplari, che sono disputati avidamente dagli amatori.

Dovendosi poi fare i vasi aretini con le forme in gesso, stancandosi queste dopo pochi calchi, addio nitidezze dei meravigliosi modelli.... ed ecco presentarsi il problema della loro esecuzione con il metodo antico delle

La riproduzione, ancora grezza, del famoso vaso « François ». L'arte ceramica greca produsse un sol campione di questa grandezza (il vasetto piccolo posto per confronto ha 15 centimetri di altezza) e l'« Arretina Ars » ha rinnovato il miracolo. Il vaso anche così grezzo rappresenta un grandissimo valore a causa dei tanti tentativi fatti prima di poterne ottenere uno sano e perfetto. Sul vaso poi dovranno esser dipinte, come nell'originale, centinaia di figurine rappresentanti scene dell'antica mitologia greca.

Lo scarico dell'« Arretina Ars » nello storico torrente Castro in cui anche in antico venivano gettati gli spurghi delle figuline aretine!

forme in terracotta, la cui fattura presenta grandissima difficoltà.

Finalmente dopo studî pazienti e prove infinite, mio fratello riesce ad eseguire le prime stampe in terracotta che sono talmente belle e precise che occorre tenerle ben gelose, perchè qualunque archeologo, se esse venissero messe in vendita, le giudicherebbe antiche!

Per la riproduzione dei vasi greci le difficoltà se non sono uguali, non sono di molto minori (per non dilungarmi, preferisco dimostrare con illustrazioni i vari stadî di lavorazione del celebre Kratère delle Amazzoni, scelto come tipo, dipinto dal figulo Eufronios nel V-VI secolo avanti Cristo ed esistente nel Museo di Arezzo) e guai se in fabbrica non si facessero lavori un po' più commerciali: nessun prezzo potrebbe compensare le spese di mano d'opera che richiedono gli esemplari di maggior difficoltà.

Così, dopo migliaia di anni, in Arezzo, rifiorisce l'antica industria e rinasce in Etruria l'arte perduta della ruota in cui schiavi, specializzati e scelti fra centinaia, eseguivano quei miracoli ceramici che oggi finalmente si sono potuti modernamente rinnovare.

Il mio sogno giovanile è dunque in parte (e dico in parte, perchè sebbene il più sia fatto, occorre oggi la organizzazione per lo sfruttamento più vasto della produzione) realizzato, a prezzo di lotte, di tenacia, di sacrifici, resi più duri dalla mancanza d'incoraggiamenti e di aiuti che specialmente non ho trovato nella mia stessa città.

L'invito fattomi di illustrare l'*Arretina Ars* in questa bella ed utilissima *Rivista,* è per me un primo e grande incoraggiamento a proseguire la mia opera, che forse è vicina alla piena riuscita, ma che non concede soste e riposo e che esige la lotta continua e la tensione spasmodica verso il meglio.

ALESSANDRO DEL VITA.

(fot. Gaburri, Arezzo).

Riproduzioni di vasetti etrusco-campani a vernice nera (III-II sec. a. Cristo).

BAGNI DI LUCCA E LA VAL DI LIMA

Dai gioghi di Boscolungo e dal Libro Aperto, nell'Appennino pistoiese, nasce la Lima, fiume torrentizio che si getta nel Serchio tra i paesi di Fornoli e Chifenti, dopo un percorso di circa 38 chilometri. La Lima scorre in territorio delle provincie di Firenze e di Lucca; alimenta moltissimi opifici e cartiere e la centrale elettrica della Società Ligure Toscana di elettricità, che sviluppa una forza di 6000 HP. Il fiume ha in magra una portata di tre quarti inferiore a quella del Serchio ed è, verso Bagni di Lucca, arginato ad intervalli. Reso potente da numerosi affluenti, diventa vorticoso e temibile nelle piene.

L'alta valle della Lima non presenta caratteristiche degne di nota. Superato il *Balzo della Vergine*, la vallata, a metà circa del suo percorso — nel luogo detto *Strette di Cocciglia* — si restringe e si svolge anfrattuosamente; le acque del fiume, serpeggiando attraverso rocce profonde e frastagliate, discendono a sbalzi con cupo fragore, ciò che rende il sito ancor più orrido.

LA VETUSTA PARROCCHIALE DI CORSENA.

Nella parte inferiore della vallata, si estende il territorio del comune di Bagni di Lucca costituito da numerose frazioni, sopra una superficie di chilometri quadrati 164,14 e con una popolazione complessiva di 14.150 abitanti.

Nessuna località s'intitola al comune che dà, per ciò, nome simbolico all'aggregato di frazioni che ne formano la compagine. Anzi, il nome di Bagni di Lucca non è legato alla storia del paese, ma a quella delle Terme, rimaste per oltre cinquecento anni sotto il dominio lucchese.

La sede municipale è situata nella più importante frazione di Bagno alla Villa, che, con Ponte a Serraglio e Fornoli, succedentisi quasi senza discontinuità di abitazioni, dà l'impressione di un unico paese. Questa parte del territorio comunale, che si stacca dal Serchio, alla foce della Lima, e si addentra per oltre cinque chilometri nella verde e mormoreggiante vallata, è quella che offre maggiori conforti e più gradito soggiorno per incantevoli bellezze naturali, salubrità di clima e dovizia di acque.

Il suolo intersecato da piccoli torrenti, da sorgenti zampillanti e da cascatelle, coperto di variata e rigogliosa flora montana, è suddiviso in valli di diversa ampiezza fiancheggiate or da basse cime, or da monti che raggiungono l'altezza della grande criniera appennina.

Enrico Heine, nei suoi *Reisebilder,* lasciò scritto: « Io non ho mai veduto più incantevole vallata, sopra tutto quando dalla terrazza del Bagno superiore (1) s'immerge lo sguardo giù nel villaggio... L'incantesimo massimo di questa vallata sta senza dubbio in ciò, ch'essa non è troppo grande nè troppo piccola: che l'anima dello spettatore non si sente punto violentemente strappata, ma che

(1) Il Bagno superiore, di cui parla il poeta, è quello denominato San Giovanni.

L'AMENA VALLATA DELLA LIMA A BAGNO ALLA VILLA.

essa, invece, può riempirsi del delizioso spettacolo. Le stesse cime delle montagne, come in tutta la catena degli Appennini, lungi dall'essere sfigurate in frastagliamenti grotteschi, come le caricature di montagne che troviamo in Germania, si svolgono per lo contrario in forme arrotondate e verdeggianti, che sembrano esprimere una civiltà artistica e armonizzano melodiosamente col pallido azzurro del cielo ».

***

All'epoca della contessa Matilde erano già in fama le sorgenti termali di Corsena, antichissima denominazione del comune, sostituita, al tempo della Repubblica aristocratica lucchese, con quella di Bagno di Corsena, poscia, coll'attuale.

Non consta a chi appartenessero, in origine, le sorgenti, oggi patrimonio del Comune, e chi per primo le abbia usate a scopi medicinali. Si sa solo che verso il 1291 il comune di Lucca le aveva acquistate da quello di Corsena, unitamente ad una porzione di terreno circostante, per fabbricarvi delle abitazioni particolari ad uso dei bagnanti, denominate *chiusi*.

Attraverso lunghi secoli, e non ostante lo avvicendarsi delle forme di governo, Lucca non mancò di rivolgere le sue cure alle Terme, non già a scopo di lucro, ma per il vanto che ne derivava al paese e pel beneficio che venivano a risentirne le popolazioni, i traffici e le industrie dalla frequenza dei forestieri.

Le Terme comprendono sei stabilimenti.

Lo stabilimento centrale dei *Bagni caldi* e del *Doccione*, dove si praticano cure termali idriche e fanghi, è provvisto anche di una grotta a vapore acqueo naturale, alla temperatura di 41° centigradi. Nei bagni caldi naturali l'acqua ha alla sorgente 54° centigradi. Lo stabilimento *San Giovanni* è fornito di acqua minerale alcalina per bibita, di bagni caldi, all'acido carbonico e idro-elettrici. Gli altri stabilimenti denominati *Bernabò, Villa, Docce Basse, Giovannini* (ora *Bastiani,* con cure di Salsomaggiore), sono tutti provvisti di tinozze per bagni a immersione, a temperature diverse.

***

Al Bagno di Corsena convenivano durante l'estate le principali famiglie dell'ordine senatorio e quelle dei vari principi e duchi che si successero nel dominio di Lucca, dopo la caduta della Repubblica. Oltre alle famiglie nobili e patrizie, si recavano a Corsena medici, scienziati, artisti, letterati e poeti italia-

UNA STRADA DI BAGNO DI VILLA.

ni e stranieri, i quali contribuirono ad accrescere coi loro scritti, in Italia e all'Estero, fama alle sorgenti e alla deliziosa vallata (1).

Fra i personaggi illustri che soggiornarono ai Bagni di Lucca ricorderemo: l'imperatore Federico II, i cardinali Angelo De' Medici (Pio IV), Michele Ghisleri (S. Pio V), Ippolito d'Este arcivescovo di Milano, Giacomo III pretendente al trono d'Inghilterra, Federico Augusto re di Sassonia, Giuseppina Bonaparte, Vittorio Emanuele I re di Sardegna, Mehemet vicerè d'Egitto, la regina Maria Teresa vedova di Carlo Alberto, la regina Margherita di Savoia ed una pleiade di letterati, scienziati ed artisti, quali Franco Sacchetti (2), Francesco Redi, Vittoria Colonna, Gabriello Falloppio, Michele Montaigne, Unfredo Davy (1), Gioacchino Rossini, Alessandro Dumas padre, Vincenzo Monti, Byron, Enrico Heine, Tennyson, Giusti, Lamartine, Carducci, Olindo Guerrini (2), Regaldi, la poetessa rumena Elena Vacaresco, Mayerbeer, Verdi, Mascagni, Puccini, ecc.

***

Per merito specialmente del governo repubblicano aristocratico di Lucca, dei principi Felice ed Elisa Baciocchi, di Carlo Lodovico di Borbone, del Granduca di Toscana e di munifici cittadini stranieri, molte opere ed importanti istituzioni sorsero a Bagni di

---

(1) A. CAPPELLINI - *Provincia di Lucca, Cinquant'anni di vita amministrativa* - Lucca, Tip. Rocchi, 1910.

(2) In uno scritto letterario di Carlo Minutoli (Lucca, Fontana, 1855, pag. 46) troviamo riprodotto, un sonetto rarissimo diretto nel 1390 al patrizio lucchese Michele Guinigi, nel quale il Sacchetti così canta le lodi dei Bagni di Lucca:

> Michel mio caro, s'io ragguardo bene
> Il loco, e la virtù di questo fonte,
> I' credo, che giammai sotto Fetonte
> Non fosse bagno di sì dolci vene.
> L'aere fino questo loco tene;
> Fiumi corsivi a piè di ciascun monte,
> Vostri costumi e vostre donne conte,
> Con belli e dolci canti di Sirene.
> Vin, carne, pesci ed ogni frutto sano
> E ciascun'altra cosa che conforta,
> Che pare il paradiso deliciano.
> Qui si purga ogni morbo e e' s'ammorta;
> Ed oltre a questo quel ch'è più sovrano
> Aver vostra virtù con amor scorta.

(1) L'inventore della lampada dei minatori trovandosi ammalato a Ravenna, negli ultimi anni di sua vita, desiderava di « poter riposare le stanche membra sotto la gradevole ombra dei castani il cui tronco rovinato attesta la nascita secolare, in mezzo ai monti scoscesi dove l'azzurra Lima corre incontro all'onda spumeggiante del Serchio ». (*Memoirs of the life of Sir Humphri Davy* - London, 1836).

(2) Nei suoi *Brandelli* (Serie I, pag. 134) il Guerrini ricorda « il verde paradiso dei Bagni di Lucca, dove persino l'acredine germanica di Enrico Heine si temperò fino all'atticismo ».

Lucca, quali il R. Casino, grazioso edificio con mezze colonnine di ordine ionico nella facciata; il tempio innalzato dalla nazione inglese pel culto protestante, di architettura gotico-normanna, disegnato dall'architetto Giuseppe Pardini, di Lucca; il Camposanto dei sudditi inglesi, con monumenti funebri di un certo pregio artistico; l'elegante Ospitale Demidoff, eretto dal conte russo Nicola Demidoff, che possiede varie sorgenti minerali ed un tempietto rotondo di puro stile romano, opera dell'ingegnere Giacomo Marracci, di Lucca; i viali arborati lungo la Lima e lungo i declivi del colle da cui scaturiscono le sorgenti termali.

Signorili le antiche ville Maurigi, un tempo dimora del Duca di Lucca Carlo Lodovico; Mansi, Ruspoli, Weeb già Buonvisi, ov'è una fonte descritta da Michele Montaigne nel suo *Journal du Voyage*, che servì per esperimenti al celebre naturalista Francesco Redi; e quelle moderne Pellegrini, Varraud, ecc., tutte circondate da deliziosi giardini.

DINTORNI DEI BAGNI DI LUCCA. CASCATA DI S. GEMINIANO.

Bello, nella sua vetusta semplicità, il gruppo dei sacri edifici, che dal colle di Corsena domina il sottostante villaggio.

⁂

I Bagni di Lucca sono poi rinomati, oltre che per le virtù curative delle acque, per gli incantevoli dintorni.

A brevi passeggiate si presta il colle di Corsena, che si sviluppa a nord del paese a guisa di anfiteatro per poi formare, verso Ponte a Serraglio, un enorme sperone bagnato a semicerchio dalla Lima. Dalla sommità del colle, che domina i due opposti versanti, si gode un panorama stupendo.

Su di un cippo marmoreo posto all'ingresso del paese, sono indicate le altitudini e le distanze dalla Villa alle frazioni ed ai monti circostanti (1) che meritano l'attenzione del visitatore.

Da Bagno alla Villa e da Ponte a Serraglio, frazioni allacciate da un viale di platani che costeggia la Lima, possono effettuarsi le più dilettevoli gite, sempre tra il verde e l'ombra dei castagneti, a Lugliano e, di qui, al Romitorio delle Pizzorne; a Benabbio, cogli avanzi dell'antico castello; a San Cassiano di Controne, colle chiese medioevali; a Monte Fegatesi, antica rocca le cui memorie risalgono al 983; all'orrido di Botri; alla Penna di Lucchio (m. 1176), al monte Battifolle (m. 1109), con panorama estesissimo, e alle splendide praterie del Prato Fiorito (m. 1297),

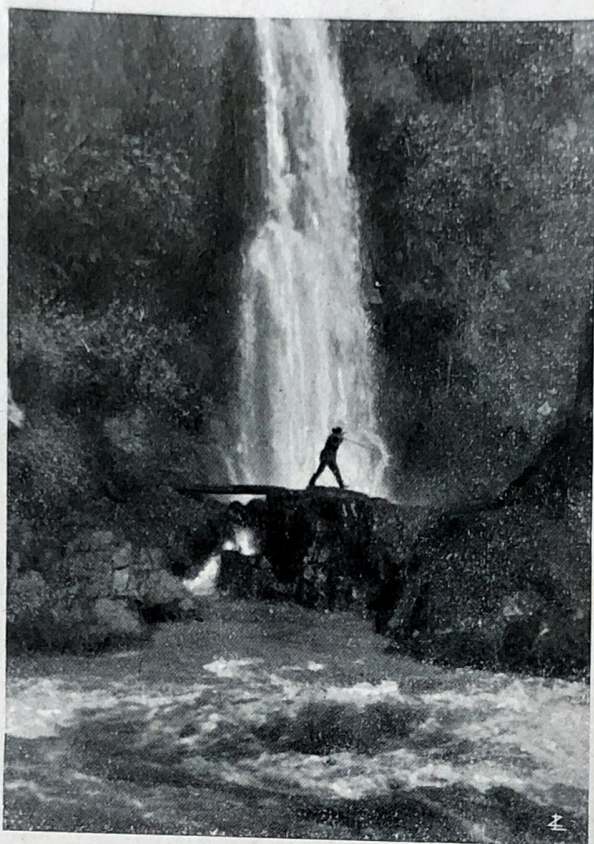
> .... il collinoso dosso
> che'l prativo crinal di fior tempesta (2),

da cui la vista spazia sull'Alpe Tre Potenze, sul Rondinaio e sul Tirreno.

Ad est dei Bagni di Lucca la strada provinciale risalendo il corso della Lima conduce nell'alto Appennino a S. Marcello Pistoiese, a Gavinana, a Cutigliano e all'Abetone, stazioni anch'esse frequentate da chi per cura o per diletto va ricercando le arie balsamiche della montagna.

---

(1) L'ossatura di questi monti è in gran parte costituita da arenaria calcare disposta in strati variamente inclinati, che si alternano con l'argilla scistosa. Questa arenaria, fra i torrenti Camaione e Lima, ove appunto sono le sorgenti minerali, è attraversata da larghe fenditure ripiene di spato calcare cristallino e tramezzata da straterelli più sottili di terra ocreacea. In questo territorio è stato ritrovato recentemente il marmo bianco statuario, che non è ancora in commercio. (C. ZOLFANELLI - *Guida alle Alpi Apuane* - Firenze, Barbera, 1874).

(2) SFORZA RUSPOLI - *Le Canzoni della Lima* - Borgo a Mozzano, tip. Vannini, 1922.

Verso ponente, altre gite possono compiersi nella vicina vallata del Serchio a Ghivizzano, Tereglio, Coreglia, già feudo degli Antelminelli, al Lago Santo, a Gallicano e a Barga, dove si ammirano le Pievi medioevali con pregevoli opere dei Della Robbia; paesi tutti situati in posizioni pittoresche e ai quali si accede attraversando due ponti degni di rilievo, quello sospeso sulla Lima, detto volgarmente *delle catene,* ed altro sul torrente Fegana, ad un solo arco di quarantotto metri, architettati da Lorenzo Nottolini, di Lucca.

***

Questo lembo di terra lucchese dove la natura ha profuso incommensurabili tesori, dove l'opera solerte e geniale dell'uomo si manifesta nelle forme più svariate, conserva tutti i ricordi di un passato radioso offuscato dall'ingiusto oblio del presente. Se si eccettuano i più rapidi mezzi di trasporto, che rendono facili le comunicazioni fra Lucca, la Garfagnana, l'Appennino pistoiese e la valle della Lima, l'impianto della illuminazione elettrica, i miglioramenti recati agli alberghi e la costruzione di qualche villa elegante, poco o nulla si è fatto per conservare alle Terme l'antico splendore e metterne in evidenza l'efficacia curativa (1).

Bagni di Lucca ha una vecchia e affezionata clientela composta di ricche famiglie inglesi e americane, taluna delle quali vi dimora gran parte dell'anno; gente innamorata della tranquillità e vaghezza del sito, e che non lesina mai il proprio contributo ad ogni utile e benefica iniziativa. Per antica consuetudine, vi si recano a villeggiare nell'estate intere famiglie da Firenze, da Pisa, da Livorno, da Lucca e quanti desiderano trovare nella quiete idilliaca e nella mite temperatura refrigerio e riposo.

A Bagni di Lucca non mancano sul desco giornaliero vivande saporite e dolci sapientemente fabbricati; e, pure in difetto di spettacoli eccentrici e di lussuosi ritrovi, il tempo vi scorre rapido come le acque della Lima.

ANTONIO CAPPELLINI.

(1) Con deliberazione 2 maggio 1922, il Consiglio comunale di Bagni di Lucca ha concesso in affitto le terme per novant'anni ad una Società, che si propone di attuare un programma di riordinamento edilizio degli stabilimenti termali, dando anche incremento all'industria alberghiera.

LE GRANDI INIZIATIVE DEL TOURING

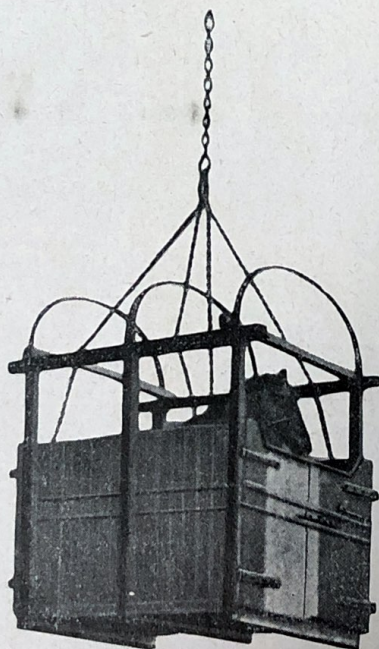
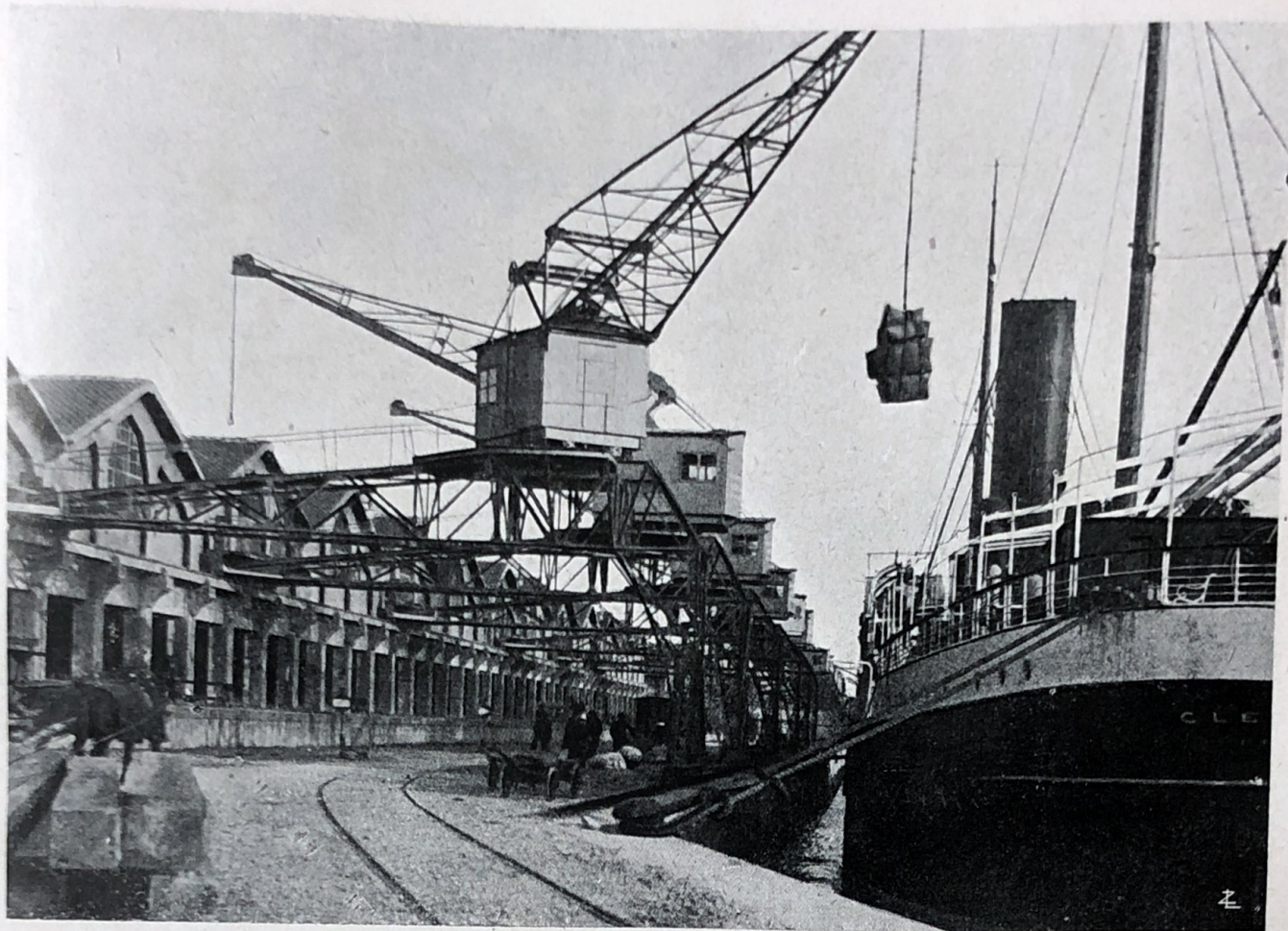
Ecco due visioni della maravigliosa zona valdostana, nella quale il Touring, nella prossima estate, pianterà le sue tende. A sinistra appare uno dei lati dell'imponente anfiteatro di By, nel centro del quale sorgerà il 2° Campeggio del Touring, a destra la vetta del Velan (m. 3709) dalla Capanna dell'Amianthe, facilmente accessibile da By.

(fot. G. Brocherel, Aosta)

PORTO DI TRIESTE. - IL MOLO AUDACE.

IL PORTO DI TRIESTE

Mentre assai si discute intorno al problema del Porto di Trieste ci sembra opportuno pubblicare questo lucido articolo che espone con precisione quale sia l'importanza e quali le caratteristiche di quel porto.

PREDESTINATA da natura alla vita dei grandi traffici internazionali, Trieste dal suo porto superbo trasse in ogni tempo le sue fonti vitali. Faro che dà luce all'Adriatico, varco ai traffici di Oriente e d'Occidente, Trieste ebbe facile ragione degli ostacoli di varia indole. La posizione geografica e la configurazione fisica furono saggiamente sfruttate dai triestini. La mercatura italiana, affermatasi nell'Adriatico, non poteva rimanere estranea a Trieste. Da tutta la storia di quest'emporio scaturiscono tracce di costumanze italiche. Gli stessi ordinamenti del porto; gli istituti che disciplinano i suoi traffici, furono, anche imperante l'Austria, informati a criteri di antiche leggi ed istituti italiani; così a suo tempo il « Porto franco », ordinato e retto con sistemi speciali, così diversi altri istituti del porto, specialmente i Magazzini generali, i Magazzini fiduciari, i Fondachi privati. La sovrapposizione di leggi austriache non ebbe il potere di snaturare le radicate costumanze; se mai Trieste perfezionò, in materia di ordinamenti, quanto per le speciali congiunture politiche aveva perduto nel caotico campo delle diverse legislazioni riflettenti il suo porto. Questo fatto per cui oggi al governo d'Italia riesce in gran parte facilitato il compito della fusione degli ordinamenti fra le due opposte sponde del Paese, dà anche ragione a sperare nella completa rifioritura dell'emporio, ora politicamente redento.

IL SOLLEVAMENTO DI UN CAVALLO A MEZZO GRU.

PORTO DI TRIESTE. - UNA DELLE GRANDI GRU IN AZIONE.

Porto custode dei termini d'Italia, quello di Trieste nulla toglie alla sorella Venezia, come da molti nei primi tempi della redenzione si riteneva, poichè gli interessi dei due porti, pur differenziandosi, hanno finalità comuni e queste si confondono e si completano a vicenda nel gran quadro dell'economia nazionale, ognuno dei due riservandosi la zona d'influenza sua propria segnata da natura e caratterizzata dalle speciali esigenze dei retroterra cui servono di sbocco. Così, trattando di Trieste, è ovvio riconoscere che le propaggini e sfumature d'influenza del suo porto si innestano fin nei paesi dei Sudeti.

L'organizzazione del porto è pari alla sua importanza. L'intraprendenza dei commerci triestini è congiunta alla attività feconda delle industrie e questi sono i due coefficienti dello sviluppo portuale.

Ardite opere edili, baluardi contro gl'infidi elementi, impianti tecnici di rara perfezione e servizi improntati a praticità danno una speciale caratteristica a questo gran porto. Tutto concorre a rendere più imponenti le opere portuali nel bel mar di Trieste.

Così, mentre i bianchi moli del porto interno e le grandi gettate del porto Duca d'Aosta rintuzzano i marosi, frenano la violenza delle mareggiate e difendono le navi ancorate ai loro fianchi, le banchine e la riva trovano modo di dar anche più risalto alla superba linea architettonica formata dai palazzi di vario stile che formano il proscenio di Trieste. Gli stessi macchinosi impianti portuali, il movimento ferroviario lungo la riva, le grù del porto, non riescono ad offuscare il gran quadro panoramico della città adagiata sui verdi colli. Gli imponenti caseggiati dei Magazzini generali nel «Punto Franco» verso la riviera di Bárcola, quasi una città da sè stante, dànno di subito testimonianza della grandiosità delle opere compiute dal genio civile, mentre al limite opposto, nel vallone di Muggia, un altro confronto viene stabilito dalle superbe opere edili del porto Duca d'Aosta, per modo che si può asserire senza tema di smentita che natura ed arte, opere dell'ingegneria civile ed opere architettoniche, si confondono in questo porto magnifico che è anche l'arbitro dei destini economici delle nuove provincie d'Italia.

La storia dell'emporio triestino si ricon-

PORTO DI TRIESTE. - LAVORI DI SCARICO SIMULTANEO DI GRU NEL PORTO «DUCA D'AOSTA».

nette a quella dell'orientamento economico del cessato impero. Mentre i reggitori austriaci, da Carlo VI in poi, seppero sfruttare i doni naturali di Trieste anche a vantaggio di brame di dominio, l'emporio ebbe campo di imporsi, malgrado la massima del *divide et impera* sempre adottata dall'Austria in fatto di nazionalità. Così si spiega anche il perchè della rapida ascesa di Trieste, che da città di 30.000 abitanti nel primo decennio dello scorso secolo, assurse ad emporio commerciale che occupò l'ottavo posto fra i grandi porti mondiali.

Speciali congiunture politico-sociali-economiche, il liberismo in materia economica (nella prima metà del secolo scorso), il regime di porto franco conservato a Trieste fino al luglio 1891, avevano cooperato alla grandezza e floridezza della città.

La fondazione del Lloyd (1836) segnò pure l'inizio di nuove prosperità. Arricchitasi la città, gli scambi internazionali trovarono nel Lloyd il loro mecenate. La costruzione dell'Arsenale lloydiano vivificò l'industria paesana. La concorrenza fatta al Lloyd nel Levante da altre Società di navigazione, trovò il Lloyd preparato alla lotta.

Attualmente il Lloyd Triestino riprende con ferma fede, conseguente al suo motto « Libertates testor » all'ombra del vessillo italico, le linee dei traffici prebellici, le vie dell'oriente e dell'Estremo oriente e quelle del Mar Nero.

Altre Società di navigazione paesane completano la ricca serie della flottiglia triestina. Così la Società « Cosulich », la « Libera Triestina », la Società « Premuda » e la « Gerolimich ».

Queste Società di navigazione, sorte da modesti principii, contano oggi delle vere flottiglie di transatlantici che portano il nome di Trieste e d'Italia nelle più lontane regioni del mondo.

La Società «Cosulich» conta 17 transatlantici, con un tonnellaggio di registro netto di 57304 e di registro brutto di 94070 tonn.

Con piroscafi a doppia elica arredati col massimo lusso, quali: il « Presidente Wilson » la « Marta Washington », il primo con tonn. 12578 reg. brutto, il secondo con tonn. 8312 reg. brutto, muniti di telegrafia senza fili e di sistemi di segnalazioni subacquee che garantiscono la sicurezza della navigazione, e con piroscafi muniti di celle frigorifere per

merci, quali il « Carolina » (tonn. reg. brutto 4727), il « Francesca » (tonn. reg. brutto 5028), il « Sofia » (tonn. reg. brutto 5527). La Società « Cosulich » gestisce parecchie linee di navigazione fra: Trieste-Patrasso-Palermo o Napoli-Algeri, o Gibilterra-Nuova York, o Trieste-Napoli-Las Palmas-Rio de Janeiro-Santos-Montevideo-Buenos Aires

PORTO DI TRIESTE. - GRU IN AZIONE.

Il grande cantiere navale di Monfalcone della « Cosulich », distrutto quasi completamente dalla guerra, fu ricostruito e reso più efficiente di prima. Nel giugno 1920 fu varato il primo piroscafo « Vittoria ». L'efficienza attuale del cantiere navale di Monfalcone, coi suoi undici scali e quattromila operai, col suo macchinario modernissimo, è tale da competere con qualunque altro cantiere mediterraneo.

Sviluppo della navigazione.

La statistica ufficiale, edita dalla locale Camera di Commercio, ci offre la conferma dello sviluppo della navigazione.

Così si nota, nell'anno 1913, un complessivo movimento di 14231 navigli in arrivo con 5.480.074 tonn. di cui

10122 navigli nel movimento interno e
4109 » » » coll'estero.

La Marina a vela è rappresentata, nel movimento interno, da 904 navigli e quella a vapore da 9218 navigli.

L'anno 1913 segna il vertice della parabola nei commerci triestini. L'emporio subì le fasi di ascesa e di sosta nei suoi traffici marittimi. Così si nota, nel periodo in cui il porto si avviava a raggiungere il suo posto preminente, cioè nell'anno 1853, un approdo di 12.535 navigli con 820.572 tonn.; il tonnellaggio sproporzionatamente inferiore a quello del 1913, tenuto conto del numero dei navigli, si spiega collo sviluppo preso dalla marina a vapore appena nella seconda metà dello scorso secolo, mentre nel 1853 la marina a vela si trovava nel suo periodo aureo; decaduta questa si nota la crisi ed il periodo di sosta che segna nell'anno 1870 un approdo di 8054 navigli con 960.103 tonn.; mentre un periodo critico, relativamente ai decenni precedenti, si nota negli anni 1892-1894, dopo l'abolizione del porto franco, nei quali anni l'approdo dei navigli è in relativa diminuzione: cioè anno 1892 con 7706 navigli e 1.472.214 tonn., anno 1894 con 7430 navigli e 1.626.324 tonn., mentre, dopo il 1894, la parabola delle cifre è in continua ascesa, fino a raggiungere il suo culmine nel 1913.

Le importazioni per via di mare.

Una delle principali caratteristiche del porto di Trieste si è quella di essere un centro di importazioni marittime e di esportazioni ferroviarie.

Nelle importazioni per via di mare primeggiano i coloniali e le droghe, gli olii, il cotone ed i semi. Al commercio del caffè, Trieste deve in gran parte la sua floridezza. Borse del caffè, mercati a termine, da cui scaturiscono le più diverse operazioni borsistiche e commerciali che danno anche incremento alle più svariate industrie del genere, resero celebre la piazza di Trieste. Tolto il monopolio commerciale del caffè, instaurato in Ita-

lia negli anni successivi alla redenzione di queste terre, e riconosciuta la poca praticità di tale sistema, che rende lo Stato monopolizzatore di un dato ramo di commercio, riservandosi il diritto di emzione (comprita, amministrazione, vendita, ecc.), il commercio del caffè riprende nuovamente il suo posto preminente. Al completo rifiorire di questo importante ramo del commercio triestino si oppongono ancora — sperabilmente per breve tempo, date le nuove trattazioni commerciali cogli Stati contermini — le ben note ragioni: noli, cambi, deprezzamento di valute, ecc. Il commercio del caffè a Trieste è in massima parte un commercio di transito. Transatlantici di gran mole lo trasportano dal Brasile, dalla Liberia, dall' Arabia. La lavorazione del caffè creava per la piazza di Trieste una speciale industria. Essa consisteva nella selezione, politura, brillatura, tostatura, lavaggio, tintura, ecc., nell'assortimento e nei lavori speciali nei vasti magazzini e depositi delle ditte (magazzini doganali ed a credito daziario): simili lavorazioni davano occasione di occupare molte centinaia di operai, per lo più donne. Altre industrie affini trassero pure le loro origini da tali lavorazioni, così alcune industrie chimiche.

Si rileva da fonti ufficiali che nell'anno 1910 vennero importati complessivamente a Trieste per via di mare 720.072 qt.; nell'anno 1911 763.738 q.li.; nell'anno 1912, 793.017 q.li; nell'anno 1913, 801.512 qt. di caffè. Il maggior contingente si osserva nell'importazione dal Brasile, che nell'anno 1913 ascendeva a 594.874 quintali. Una relativamente rilevante importazione, via mare, si nota a Trieste per l'olio di cotone. Seguendo statistiche ufficiali del tempo prebellico, si nota un massimo di importazioni via mare nell'anno 1913 con 33.405 quintali, di cui la massima parte spetta alla provenienza dagli Stati Uniti (29.073). Altri olii fissi, fra cui principalmente l'olio di soia (fava soia), proveniente dalla Cina, presentano cifre notevoli nella importazione via mare per Trieste; essa si fa ascendere nell'anno 1913 a 46.431 quintali, di cui la massima parte spetta alla provenienza dalle colonie inglesi (16.953 qli.), dagli Stati Uniti (19.850 q.li) e per l'olio di soia q.li 4.392 (di provenienza chinese).

PORTO DI TRIESTE. - CARICHI DI TABACCO DISPOSTI NELL'INTERNO DI UN CAPANNONE.

Notevole è il commercio di esportazione del legname. È questo uno dei rami più fiorenti del commercio triestino. Attualmente il legname di provenienza estera, destinato alla esportazione oltre Trieste, viene accumulato e cernito in apposito punto franco (zona franca). In questa zona franca limitata all'articolo legnami, il traffico si svolge in piena franchigia doganale.

Il porto di Trieste sarebbe un porto morto ai traffici qualora a renderlo vitale non concorresse l'*Istituto dei Magazzini Generali*. Questo Ente già autonomo, è il vero regolatore dei traffici del porto. Istituto eminentemente commerciale, esso contribuisce alla efficienza del porto mediante i suoi moderni impianti. I magazzini stessi situati nelle zone franche, cioè nei territori extra doganali, riescono appunto per questo fatto maggiormente utili ai commerci poichè essi rivestono — agli effetti doganali — il carattere di depositi franchi. Essi non soggiaciono, per ciò che

PORTO DI TRIESTE. - GRU INTERNE DI UN MAGAZZINO.

bio di merci, facilitano i carichi e scarichi dei transatlantici; ed in qualunque frangente, anche in epoche di congestione di traffici, riescono efficaci come depositi provvisori.

L'importanza dei titoli di credito rilasciati dai Magazzini Generali risulta dal fatto della dilazione del pagamento del dazio fino alla immissione della merce in consumo. Le fedi di deposito e le note di pegno (Warrants), rilasciate dai Magazzini Generali, accrescono perciò alla lor volta i beneficii legali di tali titoli.

A rendere completo l'assetto dei Magazzini generali contribuiscono le installazioni speciali (gru, elevatori, macchinario elettrico, pontoni, chiatte, maone, ecc.). La potenzialità degli impianti ed arredamenti del porto viene maggiormente chiarita dai seguenti ragguagli:

L'area complessiva del porto Duca d'Aosta (dopo compiuti i lavori in corso) sarà di 670 mila mq.; quella del punto franco Vittorio Emanuele III, è di 418.000 mq. L'area utiliz-

concerne le merci immerse nelle loro aeree, a speciali controlli, ciò che sarebbe il caso qualora fossero stabiliti in città o fuori del recinto franco. Questa caratteristica di estero doganale, estesa ai Magazzini generali nel senso più lato, esclude l'ingerenza fiscale all'atto dell'immissione di merci estere nei depositi del porto ed esclude pure il controllo fiscale in casi di miscele, lavorazioni, trasformazioni ed altre operazioni commerciali cui vanno assoggettate le merci; e perciò anche il debito del contribuente verso lo Stato, a titolo di dazio, per merci immesse nei Magazzini generali, scade appena al momento dell'introduzione della merce in consumo e non nel giorno del suo arrivo in punto franco dall'estero. Per l'esistenza dei Magazzini Generali, stabiliti nell'ambiente dei punti franchi, l'Emporio di Trieste potè trarre i massimi vantaggi; fisco e commercio trovarono, per opposte vie, il modo di conciliare i loro interessi mediante savie provvidenze di legislazione.

Gli *hangars* (capannoni) dei Magazzini Generali, agevolando lo scam-

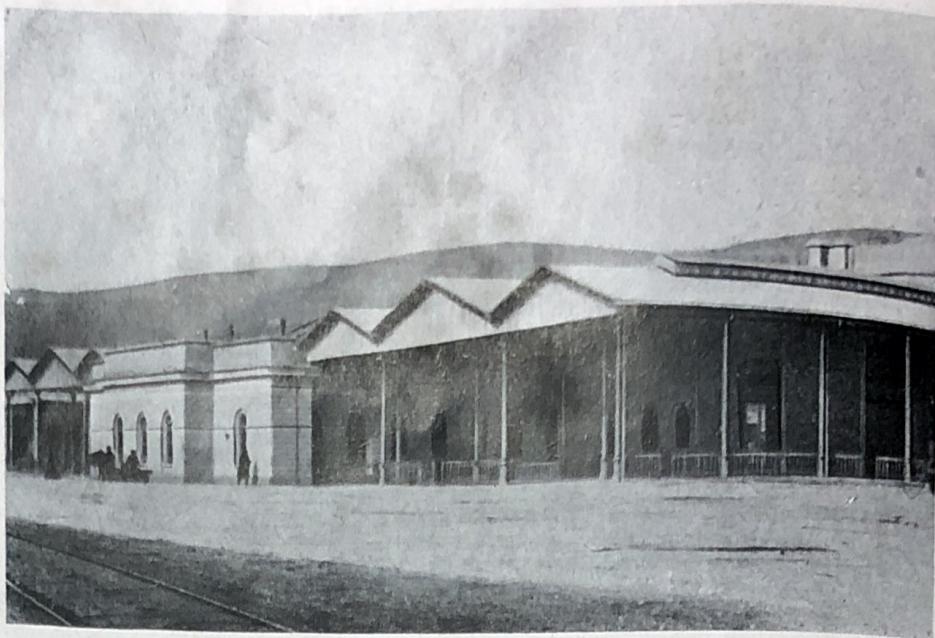
PORTO DI TRIESTE. - UNO DEI GRANDI «HANGARS» DEL PORTO «DUCA D'AOSTA».

zabile nel punto franco, per magazzini e *hangars*, è di 230.000 mq.; nel porto Duca d'Aosta essa (a lavori compiuti) sarà di 308 mila mq.

PORTO DI TRIESTE - LA DOGANA AL LIMITE DEL PUNTO FRANCO.

A questa considerevole area corrisponde una lunghezza di rive che, nel porto Vittorio Emanuele III, è di m. 3673; nel porto Duca d'Aosta di metri 1829; nel porto doganale di m. 3515; in totale m. 9017; e per giudicare la grandiosità delle opere portuali, si noti che l'area complessiva dei moli è di ben mq. 175.000.

Nel punto franco vecchio sono adibiti al traffico 20 magazzini, 18 *hangars* e 17 altri diversi edifici. Nel porto Duca d'Aosta si trovano attualmente in costruzione alcuni magazzini, funzionano 4 *hangars* e sono adibiti ai traffici altri edifici. All'arredamento meccanico del porto vengono adibite grù, alcune delle quali servono esclusivamente ai lavori di scarico e carico dei piroscafi, altre minori sono installate nei magazzini interni. Sono grù da 1,5 tonn., da 3 tonn. e grù di grande portata, mentre nei magazzini di punto franco vecchio si trovano in funzione 98 grù ed elevatori. I binari di smistamento e deposito raggiungono la lunghezza di m. 28.800.

Mentre negli altri porti commerciali il funzionamento dei servizi viene fatto dipendere da varie amministrazioni e perciò esso è reso complesso e più lento con pregiudizio degli interessati, il porto di Trieste deve la sua esemplare attività al moderno suo impianto ed all'opera dei Magazzini Generali che in sè concentrano, come unico Ente, tutta l'amministrazione del porto; coadiuvati in ogni riguardo dagli Istituti affini (governo marittimo, ferrovie e dogane). Da dati statistici (del tempo prebellico) risulta che, dati questi impianti, un piroscafo può comodamente scaricare in una giornata da 800-1000 tonn., mentre nello stesso tempo si possono scaricare e rispedire a Trieste in media 600 carri ferroviari, cifra che ha raggiunto un massimo di 735.

Le difficoltà, che ancora ostacolano la vita dell'emporio triestino, sono di varia indole e generalmente note. Fra queste le principali: il depauperamento del retroterra, la mancanza di trattati con gli Stati limitrofi, il mercato monetario e le sue oscillazioni, le comunicazioni terrestri ancora incerte. Ad onta di queste difficoltà, alcuni problemi vennero già felicemente risolti nell'interesse dei traffici triestini e, specialmente, del transito (aree nei punti franchi, parziali accreditamenti doganali, punto franco legnami, convenzioni colla Cecoslovacchia). Attualmente il porto di Trieste, per la sua efficienza e pei suoi impianti esemplari, attende a monopolizzare tutti quei fattori caratteristici che lo rendono specialmente atto ad influire vantaggiosamente sui destini economici della nazione. Incombe ad esso in prima linea di attrarre nella sua orbita il commercio di transito internazionale, mentre deve rimanere anche riservata a questo porto superbo la caratteristica di vedetta d'Italia nell'Adriatico e di regolatore dei destini economici della regione Giulia; ciò che, si deve presumere, potrà avvenire mercè il lavoro e l'intraprendenza di tutti gli italiani.

PIO BUDINICH.

Dobbiamo le fotografie che riproduciamo all'interessamento del comm. Gregoris, direttore dei Magazzini Generali e del sig. Capra, funzionario tecnico dell'amministrazione suddetta.

Il pioppo, questo albero che cresce snello come un virgulto e ombreggia annoso col ricco fogliame i campi solivi, è caro non solo ai poeti ed ai pittori delle nostre pianure, ma ancora, e per tutt'altri motivi, all'agricoltore, al cui particolare interesse pienamente s'accorda anche in questo caso l'interesse nazionale. Intendo qui parlare di uno scopo speciale della coltivazione, il più redditizio del resto, quello della fabbricazione della pasta di legno per la carta.

La pasta di legno per le cartiere è oggetto di un'importazione nel nostro Paese, d'anno in anno crescente con grande rapidità. Basti dire che da quint. 59.002 nel 1880, salì a 129.600 nel 1890, a 219.700 nel 1900, e raggiunse i 654.700 nel 1916 per discendere per ovvie ragioni a meno di 180.000 nel 1918 e risalire poi a 395.800 nel 1919 e a 714.900 nel 1920 per un valore di L. 135.672.000. In relazione allo aumento di prezzo della pasta di legno, l'importazione subì un rallentamento nel 1921 scendendo presso a poco al quantitativo del 1919: ma nel 1922, 198.000 quintali furono importati nel solo 1° trimestre.

La grande importanza nazionale del problema che da questi dati è facile formulare, doversi cioè con ogni sforzo incoraggiare la nostra produzione per ridurre via via, fino ad eliminarla, l'importazione, giustifica pienamente la grande propaganda che Ministero, agricoltori e industriali vanno facendo da anni per diffondere la cultura del pioppo.

Ma la grande forza della propaganda e, quello che più importa, della notevole diffusione applicativa di quanto essa va esal-

(fot. Cesare Nadalini)

NON SONO SOLTANTO I PRATI CHE S'AVVANTAGGIANO DELL'IRRIGAZIONE...

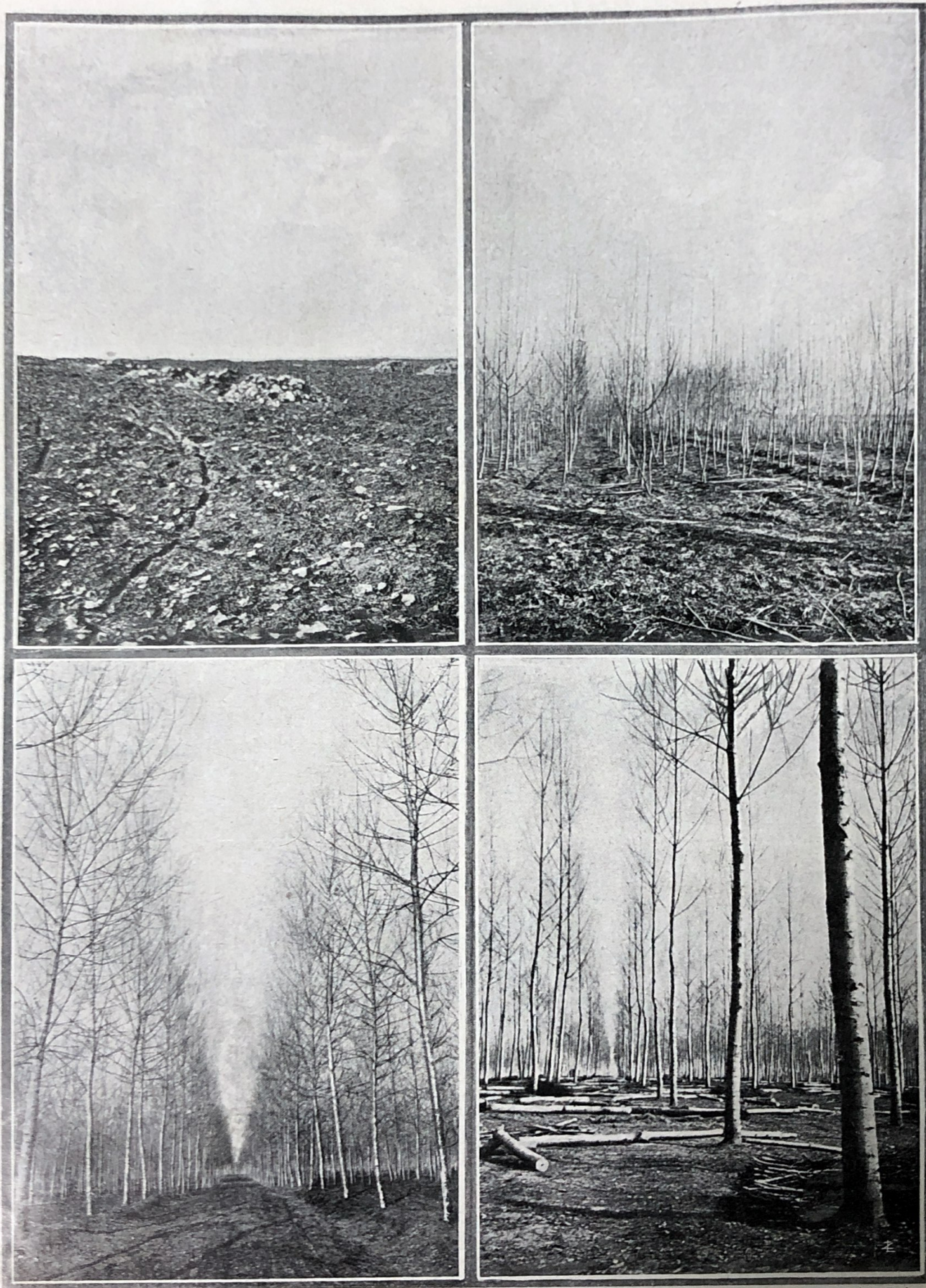
(*fot. Federazione Pro Montibus*)
UNA STRADA DELLA BASSA LOMBARDIA.

tando, sta, non è vergogna confessarlo, più che in alti motivi di interesse nazionale, nel forte e sicuro reddito dell'impresa agricola.

L'altezza del reddito, che, pure investendosi generalmente a pioppi terreni di scarsa fertilità o ritagli di coltivati non altrimenti utilizzabili, può contendere, talora vittoriosamente, con quello delle ordinarie coltivazioni erbacee, deriva dalla natura stessa del prodotto in rapporto alla sua utilizzazione. Mi spiego: è risaputo che in linea generale sotto il nostro cielo gli alberi di rapida crescita dànno legname meno apprezzato di quelli che lentamente si sviluppano, a meno che ad aumentare il valore dei primi non intervenga una forte richiesta per qualche speciale utilizzazione: questo è il fortunato caso del pioppo. Di rapidissima crescita in adatte condizioni, il suo legname è floscio e acquoso: ma ciò è appunto quanto è richiesto dalle cartiere: ne viene che quanto più rapidamente si sviluppa tanto più è apprezzato dagli industriali. Privilegiato caso davvero questo del pioppo, di potersi cioè avvantaggiare dell'esaltazione di un carattere ch'è per ogni altro scopo condizione d'inferiorità e di potere accoppiare alla massima quantità la migliore qualità. La sicurezza del reddito poi, oltre che dalla limitata variabilità della produzione annua comune a tutte le culture forestali, è favorita anche e particolarmente dal sicuro smercio d'esso prodotto oggi e in avvenire, come non è temerario affermare considerando il continuo aumento nel consumo della carta conforme al diffondersi dell'istruzione, all'acuirsi del bisogno di leggere e di scrivere e il divulgarsi d'infinite altre applicazioni del legno, per combustibile, per costruzione, per l'industria dei mobili, per fabbricare fiammiferi, zoccoli, casse d'imballaggio, ecc.; del truciolo, pure per imballaggio e per far cappelli; della cellulosa da cui derivano la celluloide, la nitrocellulosa, la seta artificiale, il cuoio artificiale, la bambagia idrofila, il collodio, ecc.; della pasta di legno, che, compressa, è impiegata in molte industrie, per tacere le minori utilizzazioni.

⁂

Le nostre pianure, la lombarda in particolare, devono frequentemente al pioppo o in lunghi esili filari che incoronano i campi, o in venerandi gruppi che da lungi richiamano a un casolare, a una chiesetta, ad una fonte, il loro sfondo caratteristico: noi troviamo quindi nella tradizione agricola oltre che nei

(*fot. G. Cecchini, Siena*)
IL PIOPPO È LA PIANTA TIPICA, FAMOSA DELLE RIVE DEI FIUMI CHE UNISCE IL MORMORIO DELLE FRONDE A QUELLO DELLE ACQUE...

(fot. Fratelli Cavaglià - Priorà)

1. UN TERRENO STERILE IN COMUNE DI SÀNTENA (TORINO) IN PROCINTO DI ESSERE RIMBOSCATO. - 2. UNA PIANTAGIONE DI PIOPPI DEL CANADA NELLO STESSO TERRENO, DOPO DUE ANNI DI TRASPORTO DAL VIVAIO. - 3. QUATTRO ANNI PIÙ TARDI. - 4. SEI ANNI ANCOR PIÙ TARDI. IL TAGLIO VIENE OPERATO PERCHÈ IL LEGNO È MATURO.

recenti tentativi di intelligenti agricoltori, una prova della convenienza tecnica e un facile mezzo di diffusione dell'albero protetto. Interrompere le culture erbacee, nei limiti

(fot. Cesare Nadalini)
L'IMPIEGO SEMPRE MAGGIORE DEL LEGNO NELL'INDUSTRIA CARTARIA HA ABBREVIATO LA VITA AL PIOPPO: EPPURE ESSO PORTA CON VENERANDA MAESTÀ LA SUA VECCHIAIA.

ch'esse esigono, con filari di pioppi, facendo largo impiego soprattutto del pioppo canadese, è cosa che può essere vantaggiosissima, specie nelle campagne irrigue, ove l'umidità del suolo, dannosa a molte altre piante consociate abitualmente alle culture ordinarie, (gelso, vite, ecc.) è preziosa al pioppo, o dovunque l'impiego del pioppo si mostri redditizio. Strade di campagna che il verde-argenteo fogliame dei gattici ombreggi, rive di fossi e di canali nelle cui lente acque si rispecchino ondeggiando agili guglie di pioppi cipressini, prode di marcite e di campi sopra i quali s'ergono imponenti le chiome del pioppo nero, l'albero classico della Lombardia irrigua, o lo smeraldino fogliame del pioppo canadese, il re degli alberi da carta, sono il modesto e spesso trascurato campo dove ogni agricoltore può, senza cambiare l'andamento delle sue coltivazioni ed aumentando invece i suoi utili, piantare l'albero che dà la pasta per il pane della scienza.

Questo quanto si può fare e si fa (e più e meglio si dovrebbe fare) nelle campagne a coltivazione: si tratta in sostanza di meglio utilizzare lo spazio e di curare più razionalmente le piantagioni. Ma vi sono terre dove il pioppo può convenire a coltura specializzata: terre dove le altre coltivazioni stentano o non possono del tutto vivere, mentre il pioppo per la stessa causa ad esse nociva vegeta rigoglioso. Ovunque l'umidità del suolo sia eccessiva ad altro proficuo sfruttamento agricolo, e non sia però del tutto stagnante, o quando la sistemazione per la messa a cultura d'una terra non sia economicamente conveniente, non per aridità ma per inadatta costituzione fisica od insufficiente fertilità del suolo — campi inondabili periodicamente o perennemente acquitrinosi, golene e delta di fiumi, terreni sabbiosi qualsiasi purchè non siccosi e infine le arene stesse del mare — il pioppo è l'áncora di salvezza, lo strumento meraviglioso che può valorizzare i canneti e le steppe. Delle rive dei fiumi il pioppo è l'albero tipicamente famoso che unisce il mormorìo delle fronde a quello delle acque correnti a comporre il classico poema fluviale.

E classiche oramai possono dirsi le pioppaie che agricoltori e industriali hanno piantato sulle rive ed alle foci dei nostri corsi d'acqua. Di esse molto fu detto e tutti oramai le conoscono almeno di nome; esse rappresentano quanto di meglio è stato fatto fino ad oggi in questo campo: i varî sistemi d'impianto, la controversa questione sulle distanze fra i singoli individui, le concimazioni e le cure di manutenzione vi furono sperimentate e decise; furono valutate in rapporto al rendimento le varie specie di pioppo e ne risultò per rapidità di crescita e doti specifiche del legname la superiorità fra i congeneri del pioppo canadese.

Ma quanto è stato fatto qui con successo perchè non estenderlo alle altre zone analoghe? E l'esempio dei volonterosi perchè non deve essere seguito dagli altri che lo potrebbero? Non voglio con ciò lasciare il sospetto che il movimento che da parecchi anni mira con la propaganda e la pratica attuazione a questo scopo si sia ora arrestato e tanto meno ch'io possa credermi.... capace di farlo riprendere con la mia parola! Intendo semplicemente notare che, se parecchio è stato fatto, di più c'è da fare (non oso dire meglio in questo caso) perchè terre incolte lungo i fiumi, vaste zone sabbiose in golena e alle foci non difettano in tutta Italia.

Meno noto è certo, e più curioso può sembrare, l'investimento a boschi di pioppo degli arenili marini dove non si può negare, già che siamo in vena di classicismo, che la cultura classica sia la pineta costiera non solo splendida ma altamente redditizia: ma dove questa attualmente non esiste, e qualche specie di pioppo adatta a quel clima dia affidamento di riuscita, mi pare che al privato proprietario specialmente debba convenire l'impianto di questo albero, per altezza e prontezza di reddito. Nè al tentativo mancherebbero fortunati precedenti.

(*fot. R. Masini, Cuvio*)

IL FOGLIAME VERDE-ARGENTEO DEL GATTICE, RENDE SINGOLARISSIMA QUESTA SPECIE DI PIOPPO: IL SUO LEGNAME POI È COMPATTO E SANISSIMO.

Dell'antica pineta che rinserrava in grande arco sempreverde il golfo compreso fra Porto Corsini e Grado non rimangono oggi che sparsi avanzi: tutto il resto l'uomo distrusse, spinto da necessità e da illusioni, e al suo posto, ampliato in molti punti dall'allungamento della spiaggia, sommerso in altri dal lento sprofondarsi del suolo, rimasero, oltre ad una parte ove fu possibile la coltivazione, ondeggianti steppe desolate e al limite marino dune mobili e nude. Fu in un tratto di tale sterminata costiera dunosa e precisamente lungo la Marina di Cavazuccherina tra il Piave vecchio e il nuovo che fu studiato e attuato un piano di imboschimento con essenze diverse delle primitive. Lasciando da parte tutto quanto ivi fu fatto a mezzo delle robinie, specie sulle dune mobili, si notò che pioppi neri e gattici spontaneamente cresciuti erano sparsi qua e là lungo la costa, avanguardie della vegetazione poste dalla natura a resistere, isolate sull'ampia fronte, all'impeto dei venti marini, finchè un acuto osservatore fondò sulla loro resistenza il suo progetto ardimentoso. All'iniziativa del prof. Pitotti dobbiamo se oggi tra vecchio e nuovo Piave le aride steppe litoranee vanno ricoprendosi di fresca vegetazione e a poco a poco, nonostante le torture della guerra ivi combattuta, scompaiono entro l'umida ombra del bosco. Meraviglioso davvero il rapido travestimento di questa zona che pareva e pare ancora in certi punti un tratto di costa libica in un verde paesaggio boschivo; ma se ci facciamo a considerare da vicino le intime cause per cui la metamorfosi si avvera, ci accorgiamo che l'aspetto selvaggio di questa riviera è una maschera che cela condizioni favorevolissime alla riuscita dell'impresa, alla quale però nessuno aveva prima osato pensare appunto per tale apparente assurdità e sulla cui possibilità molte diffidenze si erano avute da molti spettatori. Quello che particolarmente colpisce è l'adattarsi di una pianta che ama l'umidità alle sabbie infuocate del sole: la spiegazione dell'enigma è palese scavando il terreno: ad una profondità variabile da 70 cm. sulle creste delle dune a pochi cm. nelle «lame» interduniche troviamo l'umidità e, se maggiormente approfondiamo lo scavo, l'acqua, acqua dolce si noti a poca distanza dal mare. La grande leggerezza del terreno poi ch'è sabbia, per tutto simile alla famosa sabbia del vicino Lido, non nuoce per nulla al pioppo, anzi fa sì che non gli rechi danno l'umidità stagnante nel sottosuolo. Esso non ha qui da invidiare

le golene del Po: e che le condizioni in cui vive gli siano confacentissime, generosamente dimostra con l'insuperabile abbondanza e la ottima qualità del prodotto. Cresciuto da talee piantate in vivaio a primavera il pioppo del Canadà nell'autunno dello stesso anno assume tali proporzioni (altezza spesso superiore ai tre metri) e sì ricca ramificazione da dimostrare un anno di più; trapiantato in quest'epoca a dimora, riprende tosto il suo miracoloso sviluppo sì da essere maturo per l'abbattimento a dieci anni: non sono rari allora gli individui alti più di 20 metri e con tronco di più di 40 cm. di diametro ad altezza d'uomo alle quali dimensioni corrispondono non meno di 8 quintali di legname utilizzabile per carta.

Certo le sabbie del Piave devono avere speciali requisiti per il pioppo e la riserva dell'acqua dolce a breve distanza dal mare permette la sua piantagione anche sulle dune più recenti purchè sia eseguita alla debita profondità: ma non vi saranno altre spiagge in Italia che presentino analoghe, anche se non proprio tanto fortunate, prerogative? Indagini basate sulla natura delle arene e soprattutto sulle condizioni del sottosuolo e sulla flora caratteristica dovrebbero bastare a rispondere luogo per luogo alla domanda: e a confermare le previsioni tentativi sperimentali di imboschimento darebbero assai presto, pel rapido accrescimento della pianta, tangibili risultati.

(*fot. G. Ferrario, Torino*)

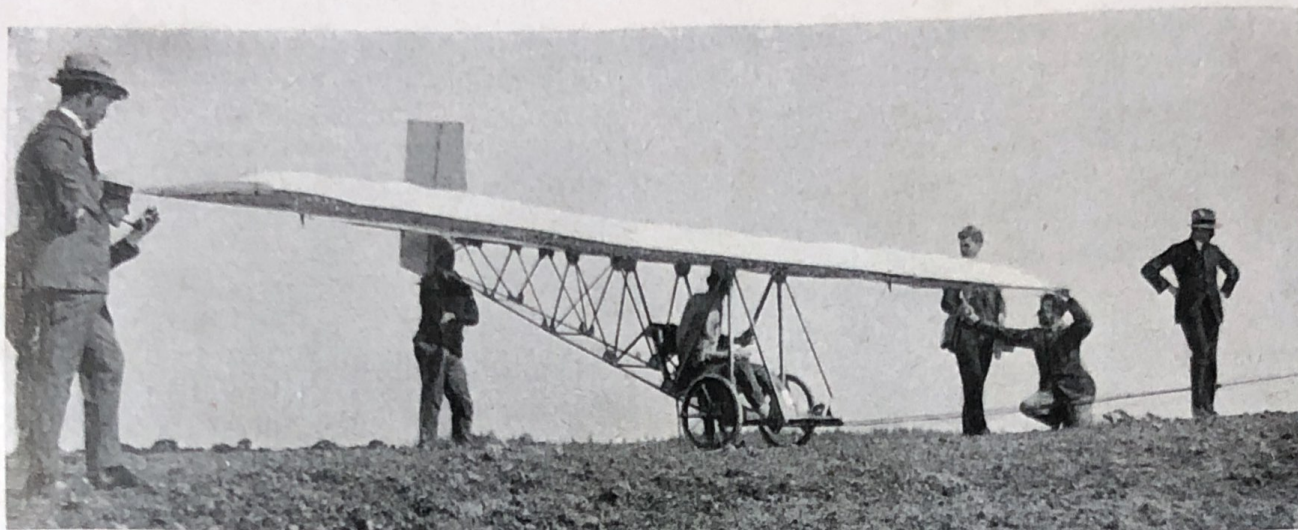
IL BOSCO DI PIOPPI NON CRESCE RIGOGLIOSO SE FITTO COME UN'ABETINA: LA QUESTIONE DELLE DISTANZE, TANTO DISCUSSA, VA RISOLTA DIVERSAMENTE A SECONDA DELL'AMBIENTE E DELLA SPECIE DI PIOPPO.

(*fot. D. Mariani*)

PURE AMANDO I TERRENI FRESCHI DI PIANURA, IL PIOPPO SI ADATTA ANCHE A TERRENI DI BRUGHIERA E DI MONTAGNA DOVE ALCUNE SPECIE CRESCONO PIÙ LENTE MA PIÙ FORTI.

All'agricoltura litoranea quindi si apre un vasto campo di sperimentazione sicuramente fecondo: ognuno comprende l'importanza che il diffondersi della coltivazione del pioppo sulle estese coste sabbiose d'Italia potrebbe assumere per l'economia nazionale, sia in relazione al problema della loro valorizzazione agricola, sia quale coefficiente validissimo a liberare una grande industria dalla dipendenza straniera.

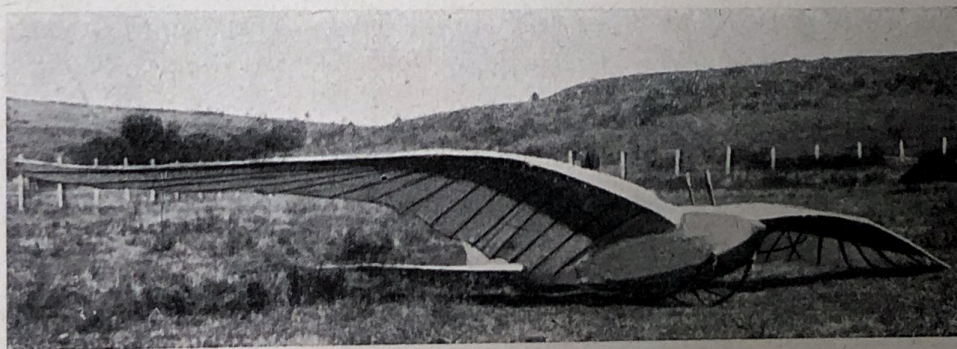
Dott. GIUSEPPE FROVA.

Dobbiamo alcune illustrazioni alla Federazione *Pro Montibus* di Roma altamente benemerita della diffusione del pioppo in Italia.

L'APPARECCHIO « AERONAUTICAL » STA PER ESSERE LANCIATO.

IL VOLO SENZA MOTORE

I grandi voli, di una, due, tre ore e più, eseguiti con aeroplani senza motore, hanno avuto potere di suscitare un movimento di generale interesse. Il volo con apparecchi a motore, nella progressione rapidissima del suo sviluppo, non impressiona più il pubblico il quale si è abituato ormai ai *raids* attraverso i continenti, ai *records* di velocità, ogni giorno sorpassati, alle grosse macchine da grande trasporto, alle più audaci acrobazie. Ma il volare senza motore, questo sorprendente progresso, che fa dell'uomo un uccello, ha conquistato il pubblico, lo ha vivamente sorpreso ed interessato.

Non si è mai tanto parlato d'aviazione, in questi ultimi anni, quanto in questo, dopo i concorsi di volo a vela disputatisi in Germania, in Francia, in Inghilterra. Nel volo col motore il pilota si è abituato a subire il vento che lo fa derivare, che ritarda o accelera la marcia, trascurandolo quando è di poca intensità, cercando evitarlo quando esso è forte, col modificare la quota di navigazione. Nel volo senza motore, invece, il vento rappresenta la unica risorsa dell'aeronauta. Per comprendere come possa esplicarsi il volo umano a vela riteniamo opportuno accennare, brevissimamente a quanto riguarda le osservazioni e le esperienze compiute sul volo dei maestri del moto nel cielo: gli uccelli velieri ed a quanto si riferisce alla sorgente di tale volo: le correnti d'aria.

Si è dato il nome di volo a vela alle evoluzioni di taluni grandi uccelli che percorrono lo spazio, si innalzano e scendono senza battere colpo d'ala, di conseguenza senza alcuno sforzo apparente e senza alcun dispendio di forza muscolare. Se in Europa questo genere di volo è raro, e lo si può osservare solo incidentalmente, in Africa ed in altre vaste regioni del mondo, è facile vedere uccelli in pieno volo ad ali ferme a pochi metri al di sopra del suolo. Le aquile, i condor e specialmente gli avvoltoi salgono ad alte quote, e volteggiano sopra le valli per ore ed ore senza percuotere l'aria una sola volta con le ali. Così gli uccelli che seguono i bastimenti nei loro viaggi e gli albatros che attraversano il mare. Se questi uccelli non compiono alcun lavoro muscolare è nel mez-

L'APPARECCHIO DI LANDES SEMBRA UN GRANDE UCCELLACCIO.

zo ambiente che dobbiamo ricercare l'energia necessaria al loro sostentamento.

Le teorie del volo a vela sono diverse. Senza addentrarci in una disamina, accenniamo solo alle più comuni cause di questo genere di volo. Per gli uccelli che volano seguendo le navi troviamo la causa della possibilità del loro volo a vela nel fatto che le masse d'aria, separate dallo scafo e dalle soprastrutture, si rincontrano dietro la nave in marcia e, non potendo sfuggire in basso, dànno origine ad una onda di aria ascendente che segue il bastimento. Avviene ciò che si verifica dietro ad una automobile in corsa, cioè che la corrente ascendente solleva la polvere che la segue. Altra analogia la troviamo in una ingegnosa utilizzazione del fenomeno che gli indigeni della Costa d'Avorio realizzano sull'acqua. Essi seguono per ore intere colle loro piccole piroghe, senza dare un sol colpo di pagaia, i battelli a vapore. Per ottenere ciò essi dapprima, remando a gran forza, imprimono alla piroga la velocità del battello e, quando l'hanno raggiunta, si pongono nella scia della nave sulla parte anteriore d'una delle onde da essa creata col suo moto; ciò fatto si limitano a governare la piroga in direzione. Proprio come gli uccelli che seguono le navi, i quali si pongono nella parte ascendente dell'onda d'aria che segue la nave.

L'APPARECCHIO DI GRANDIN ALLA PARTENZA E DOPO L'ATTERRAGGIO.

Esperienze, compiute recentemente, hanno dimostrato che i grandi uccelli velieri africani, che sorvolano distese di terreno tutte uniformi, sfruttano il fatto che in quelle regioni il vento ha sempre una componente verticale. Gli albatros, che navigano ore ed ore in pieno mare, lontano dalle navi, senza battere le ali e che, di preferenza, si spostano radendo la superficie dell'acqua, pare utilizzino la corrente ascendente dovuta all'aria che è a contatto con la superficie del mare e che di conseguenza viene sollevata coll'onda. Venti ascendenti di natura dinamica si hanno ogni qualvolta una corrente d'aria degli strati inferiori dell'atmosfera urti contro ostacoli del suolo. Correnti d'aria ascendenti di origine termica si formano ovunque per le diverse condizioni di riscaldamento e raffreddamento degli abitati, dei boschi, delle regioni paludose, prative, sabbiose; in montagna: fra il fondo valle e le creste; sulle coste: fra la terra e il mare.

Perchè gli uccelli sappiano sfruttare questa corrente, vale a dire per sentire da qual parte si trovi o si sposti la corrente d'aria e per sentire se una data corrente « *porta* », bisogna che essi posseggano un senso speciale. Ciò è da tutti ammesso; è invece controversa la determinazione di quale possa essere l'organo che corrisponde al senso dei movimenti dell'aria. È noto che gli uccelli hanno degli organi speciali detti « sacchi aerei » posti nella regione dei polmoni ed in quella del cervello. I sacchi polmonari sono certamente in relazione coi fenomeni respiratorii mentre non è ancora ben definita la funzione dei sacchi cervicali; pare che essi abbiano analoga funzione a quella degli statoscopi impiegati sugli aeromobili, per cui rendono l'uccello sensibile alle variazioni an-

che minime di densità dell'aria, permettendogli di dirigersi nell'intricato dedalo delle correnti aeree.

Accennato così in modo molto sommario al volo a vela degli uccelli vediamo pure brevemente come questo volo venga realizzato dalle macchine condotte dagli uomini.

L'uomo non ha atteso sino al secolo XX per tentare di slanciarsi nel cielo imitando l'uccello; da molto tempo ha studiato e si è sforzato di comprendere il meccanismo di questo volo paradossale e prima dell'invenzione degli aeroplani aveva analizzato i movimenti e tentato trovarne la spiegazione. E cogli studi vennero gli esperimenti, ben noti, di Mouillard, di Lilienthal, di Chanute, dei fratelli Wright. Poi si passò all'aeroplano a motore che, per i successi raggiunti, fece considerare sorpassato il volo senza motore. Si aumentò successivamente la potenza di esso credendo che ogni altro mezzo fosse esaurito.

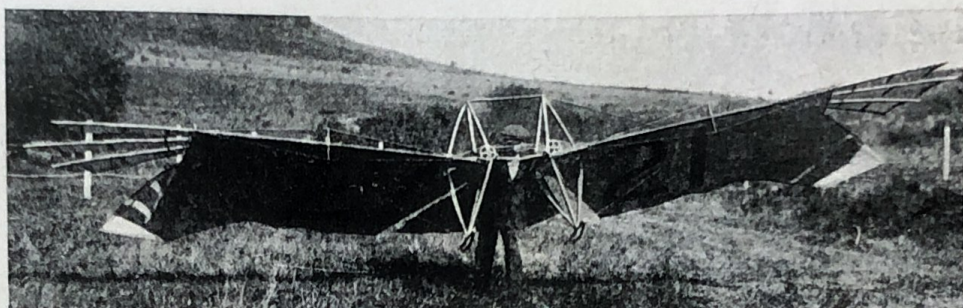
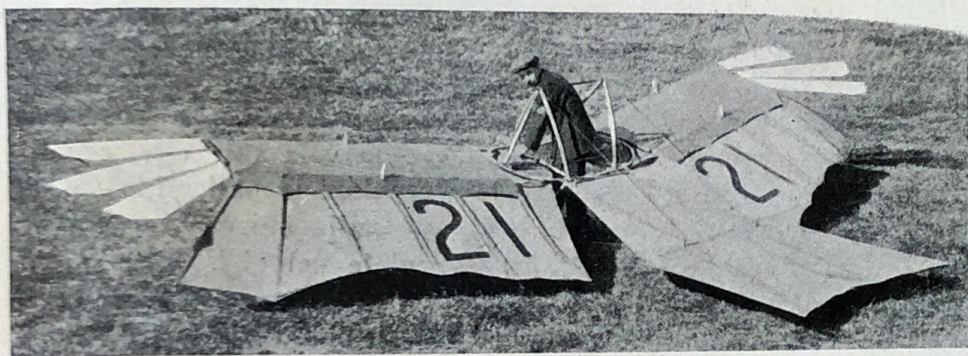
L'APPARECCHIO DI ROLLÉ ALL'ATTO DELLA PARTENZA ED ALL'ARRIVO.

Ma tenaci studiosi continuarono nell'opera di analisi del volo degli uccelli e di ricerca delle cause del volo a vela. La scienza moderna, col perfezionamento degli strumenti di misurazione e cinematografici, facilitò il controllo preciso della propulsione nell'aria e del volo dell'uccello. Ed ora si è compreso come, utilizzando le forze che si sprigionano dalle correnti d'aria, siano aperte alla scienza ed alla tecnica umana nuove vie per raggiungere il miglior rendimento dagli apparecchi aerei.

Si è così arrivati ad una intensa ripresa degli esperimenti coi *planeurs*.

Gli aeroplani senza motore che hanno volato nei recenti concorsi sono di tipi diversissimi; taluni non sono altro che i soliti aeroplani ai quali fu tolto il motore ed apportate lievi modificazioni, altri sono modelli ridotti di apparecchi in costruzione od in istudio, altri ancora furono appositamente costruiti per il volo a vela. Alcuni aeroplani hanno il carrello normale a ruote, altri dei pattini; ve ne sono con ali spesse e con ali sottili, con superfici alari flessibili imitanti le ali degli uccelli ed altri con ali a variazione d'incidenza. Tutti hanno il timone di direzione, mentre la stabilità longitudinale e trasversale è ottenuta, nella maggioranza, coi timoni di profondità e cogli aleroni; in alcuni esemplari anche coi movimenti del corpo del pilota. Fra gli apparecchi che diedero buoni risultati vi sono triplani, biplani, monoplani; pare però che il monoplano abbia migliori doti come *planeur*.

La partenza dal suolo avviene in vari modi. Innanzi tutto sempre dalla sommità di una altura sulla quale gli aeroplani vengono trasportati a spalle o mediante una piccola automobile a cingoli. Per il lancio, taluni prendono la spinta correndo sul declivio, altri facendosi spingere nel vuoto. Un mezzo molto più pratico adottato negli ultimi esperimenti è il seguente: alla estremità anteriore dell'apparecchio viene fissato, con un gancio aperto in basso, un lungo e grosso elastico, del tipo usato per i carrelli degli aeroplani, lungo circa 40 metri. Mentre alcuni uomini trattengono il velivolo, per la coda e le ali, l'elastico viene teso da due gruppi di uomini che si portano innanzi e lateralmente all'apparecchio. Quando si raggiunge la ten-

sione massima, il pilota dà l'ordine di lasciare l'apparecchio; questo trascinato dagli elastici in tensione viene lanciato nel vuoto; l'apertura in basso del gancio assicura il disimpegno dell'elastico.

Perchè il volo a vela abbia attuazione, più che il tipo dell'aeroplano, hanno valore le condizioni del suolo e dell'atmosfera. Si prestano bene regioni con alture di media altezza circondate da terreno pianeggiante, come l'Alvernia in Francia e il bacino della Rhön in Germania, o zone a terreno degradante a gradini di larga estensione. È indispensabile poi una perfetta conoscenza delle condizioni atmosferiche locali, cognizione che si acquista solo con uno studio paziente e prolungato. Chi vuol volare a vela con successo deve ricercare le invisibili fontane d'aria che gli permetteranno di rimanere nel cielo a lungo, salendo o discendendo, secondo le variazioni di intensità del vento; così come il guscio d'uovo oscilla sopra uno zampillo d'acqua.

IL BIPLANO « CHARDON ».

Il pilota che si dedica al nuovo genere di volo deve perciò conoscere le correnti aeree, la loro direzione, la loro intensità, le loro variazioni; deve sapere distinguere prontamente le zone di correnti ascendenti da quelle di calma. Si impone quindi una nuova istruzione, che porterà i piloti ad acuire e ad affinare i loro sensi, a renderli capaci di intuire le correnti d'aria, ad addestrarli ad una rapida sensibilità di percezione e di manovra; col risultato di perfezionare la tecnica del pilotaggio aereo e di far divenire i piloti, più che tali, dei veri volatori, degli esperti veleggiatori.

Sensibili e precisi strumenti a bordo segnaleranno ogni minima pulsazione del vento, riuscendo, almeno in parte, a sostituire il senso dell'uccello coi meccanismi della scienza umana. È da prevedersi che il volo a vela apporterà notevoli progressi allo sviluppo degli studi metodici sulle superfici alari, in relazione alle diverse velocità, al comportamento delle masse rispetto alla stabilità, ad un miglior rendimento aerodinamico dell'apparecchio, ad una maggiore economia.

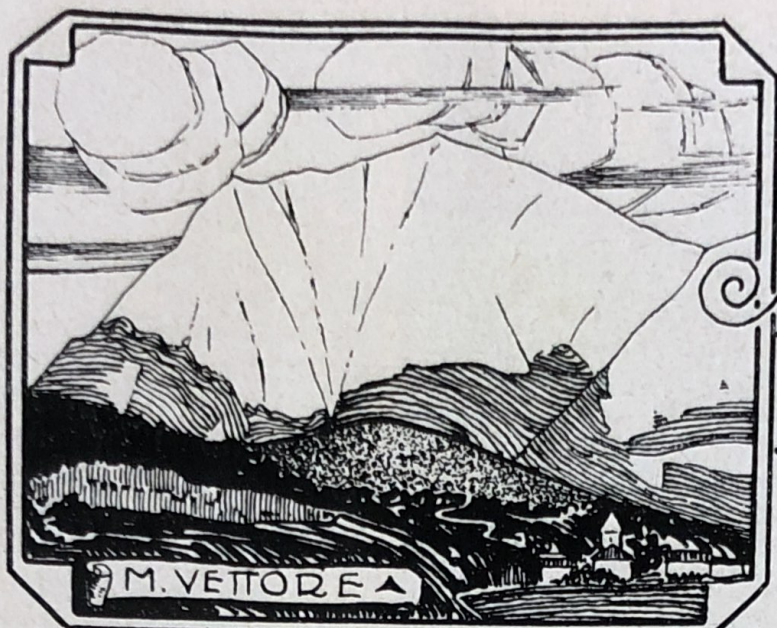
I concorsi di volo a vela senza motore svoltisi quest'anno hanno visto convenire sul posto i migliori tecnici esteri che trovarono in ogni volo materia di utile ed alta discussione. Più di cento apparecchi ormai sono stati costruiti, presentati e provati in volo ed hanno fornito interessanti dati sia costruttivi che aerodinamici. Il volo a vela ha innanzi a sè un brillante avvenire come sport.

Come si naviga a vela sul mare, come si compiono le ascensioni in pallone libero, così si compiranno sulle spiagge, sui monti, ai laghi passeggiate nel cielo, che rappresenteranno per le nuove generazioni sportive, uno dei divertimenti più ambiti. Chi ha compiuto ascensioni in sferico, sa quanto sia deliziosa la sensazione di fendere l'aria senza sforzo, senza rumore. Nel nuovo volo nessuna possibilità di guasti al motore o di incendio; di più, con apparecchi leggeri, solidi, ben costrutti, in atmosfera percorsa da venti regolari, i pericoli saranno assolutamente minimi: le piccole velocità di partenza e di atterraggio elimineranno ogni contatto brusco col suolo.

UN BIPLANO FARMAN IN VOLO.

Indipendentemente dall'avvenire che è riservato al volo a vela come sport, i risultati certi ed immediati che lo sviluppo di tale nuovo sistema di navigazione apporterà alla aviazione, saranno quelli di creare piloti più perfetti ed aeroplani più sicuri.

FELICE PORRO.

I MONTI SIBILLINI

M. VETTORE

A. CALZECCHI

Per raggiungere la cima di monte Vettore, la più elevata dei Sibillini (metri 2478), che domina il Piceno e gran parte dell'Umbria, si parte da Arquata del Tronto, comune montano importantissimo per la estensione del suo territorio, per gli scambi commerciali che ha, attraverso la *via Salaria,* con Ascoli, Acquasanta, Amatrice. Le comitive che si servono dei quadrupedi, prendono la camionabile che dal Ponte della Camartina conduce a Montegallo. Giungono a Pretara e s'inoltrano per una buona mulattiera verso Sasso Tagliato, Forca di Presta, compiendo un lungo giro.

Gl'intraprendenti, giunti a Pretara, si dirigono nella zona di Piè di Vettore ed iniziano la salita fra le rocce. Versante caratteristico della montagna che dà vita ad uno dei più disordinati bacini dell' Appennino. Disordine idraulico soprattutto, mancanza di bosco. Aride pietraie.

Narrano gli abitanti del luogo, che nei tempi più antichi, una frana terribile, mossa certo dal lavorìo interno delle acque, sconvolse la montagna e determinò la muraglia ripida, irregolare, che caratterizza quel versante di monte Vettore.

Boschi estesi di abeti, con esemplari colossali, furono nella frana sacrificati. Si rinvengono in un primo stadio di carbonizzazione.

Sorse in mezzo alle macerie del cataclisma, il paese di Pretara, da pietraie, a 920 m. di altitudine; al termine della frana il paese di Piedilama.

Il movimento roccioso fece ruinare, seppellendola in parte, la grotta della Maga Alcina: personaggio immortale sulla bocca di tutti i montanari che abitano le falde dei Sibillini.

Tutta la montagna era della Maga. Sulla Sibilla, altra cima della catena, tuttora esiste la casa della Maga; è una grotta senza alcun valore. Per la tradizione, per la sua stessa giacitura, costituisce la meta preferita dei villeggianti di Montemonaco, comune situato a 1100 metri di altitudine, in posizione ridente, ventilata. È considerato la migliore villeggiatura montana

QUOTA 2410 DEL GRUPPO DI MONTE VETTORE.

del Piceno. Ve ne sono invece delle altre migliori, ma mancano di alberghi, di alloggi decenti.

La maga era indovina, incantatrice, ballerina. Quest'ultima era una dote del tutto singolare della Maga. A Pretara si hanno le migliori ballerine della vallata del Tronto. Il merito si deve ad Alcina che di notte, dal Vettore, faceva scendere le sue ancelle di sovrumana bellezza, per insegnare la danza alle fanciulle del paese. Forza di tradizione, spirito fantastico, sbrigliato del nostro popolo.

⁂

Sulla cima di Monte Vettore la pietà dei fedeli portò il ferro disegnato per una grande croce. La croce fu composta, ma non resistette al vento impetuoso, che rende spesso impossibili le ascensioni. Si ripiegò, si contorse, si ridusse in pezzi, precipitando nelle vallate, scorrendo lungo i canaloni, rimbalzando di roccia in roccia. Il simbolo della cristianità ritornò in mano dei montanari, per azione della natura, per imprevidenza degli uomini, materia da lavoro. E fu foggiato a zappone, a vomere, a scure, a ferro di cavallo....

Dell'impresa, della grande croce è rimasto un basamento di pietra, comprendente un vano quadrato che doveva essere adibito a rustica chiesa per la celebrazione della messa nei giorni sacri al monte, se il tempo lo avesse permesso.

Sono passati gli anni. Nessuno ha più pensato alla croce, nè al basamento che potrebbe essere trasformato con estrema facilità in rifugio. Gli agenti atmosferici hanno iniziato l'opera di distruzione.

I monti Sibillini non hanno nulla di organizzato per gli alpinisti. Nessuno se ne è occupato. Intendiamoci, parole non sono mancate, ma i fatti non si sono mai visti. Non solo mancano i rifugi per gli alpinisti, ma mancano, o almeno difettano moltissimo, i ricoveri per coloro che costituiscono gli agenti essenziali della vita economica della montagna: i pastori.

Si percorrono chilometri e chilometri, si vincono grandi dislivelli, senza trovare un tetto, quattro sassi per proteggersi dal vento, dalla pioggia.

Mi accadde, in una giornata meravigliosa di settembre, a quota 2000 circa, di essere colto da un'improvvisa, terribile grandinata; inzuppato sino alla camicia, prima di trova-

VILLA FOCE, AI PIEDI DEL MONTE VETTORE.

re un tetto, fra il rumoreggiare furioso dei tuoni ed il saettare violento dei fulmini, ebbe tempo il sole di ritornare ed il mio vestito di asciugarsi quasi perfettamente. Avevo compiuto quattro ore di cammino. Ero giunto a Villa Foce.

Villa Foce è una piccola frazione del Comune di Montemonaco, dal quale dista due ore di buona mulattiera. Poche case addossate le une alle altre, come sempre in montagna. Sporche, brutte... nè può essere altrimenti, là ove non si sa conciliare con criteri di elementare igiene, l'abitazione dell'uomo con quella delle bestie. L'odore acre, insopportabile per chi non vi è abituato, delle capre e delle pecore, si spande dovunque, invade le camere e non lascia riposare.

Attraversa la Villa il fiume Aso, importante corso d'acqua, che ha dato vita ad una delle vallate più ricche del Piceno. Scaturisce il fiume ad un tratto a breve distanza dalle case, da un brecciaio calcare, profondo in tal modo da nascondere tutte le acque di sorgente. Queste compaiono in superficie solo nei salti di roccia o negli affioramenti, a seconda della naturale inclinazione degli strati e della presenza fra la roccia arenaria, sottostante al calcare, di elementi argillosi.

PRESSO LE SORGENTI DELL'ASO.

IL MONTE VETTORETTO.

Da dove abbia di preciso origine l'Aso ancora non si sa; generalmente si dice che sia in comunicazione con il Lago di Pilato. È questo situato nella parte più elevata della grande spaccatura che incide profondamente il gruppo di Monte Vettore. È piccolo, molto profondo. D'estate, riducendosi moltissimo, assume una forma caratteristica ad occhiale, per il limitarsi delle acque in due bacini di grandezza quasi eguale e di forma ellittica.

Ci si giunge da Foce dopo quattro ore di salita faticosa in gran parte su terreno ghiaioso, bianchissimo, che determina un riflesso insopportabile dei raggi solari.

Alle rive del lago, bello è fermarsi a contemplare le pareti rocciose che a modo d'anfiteatro lo circondano. Si contempla l'orrido. Salti di roccia calcare fessurata, brecciai enormi, ove il camminare è

IL LAGO DI PILATO DALLA CARATTERISTICA FORMA AD OCCHIALE.

per la ascensione al Vettore, due ore di cavalcatura. Da Norcia, toccata la Madonna delle Grazie, superata la dorsale dei M. Vetica (1714) e Ventosola (1719), quasi 3 ore per una mulattiera ripida, faticosa.

Giunti, lo spettacolo compensa di gran lunga i disagi del viaggio. L'altopiano si presenta in tutta la sua maestosa configurazione, in tutta la sua originalità, piena di attrattive. Uno sguardo all'intorno: ovunque montagne, ovunque prati e pascoli. Qua e là cedui di faggio.

Alle falde dei M. Sibillini, sulla sommità di un cocuzzolo, il paese più alto d'Appennino: il Castelluccio, raggiungente i 1453 m.: 500 abitanti, 136 capi famiglia, solitudine completa, lontananza di tre, quattro ore di mulo dalle vie percorse dai mezzi rapidi di tra-

difficile, canaloni bianchi per la neve che non strugge mai. Ultimi ginepri striscianti, primi edelweiss. In basso, verso Foce, macchie folte di faggio.

Dal lago in un'ora e mezzo si raggiunge la cima di M. Vettore. In un'ora, poco più, Cinta di prato Pulito, per chi voglia dirigersi in senso opposto, verso Forca di Presta. In due ore Forca Viola. Ci si incammina così per il Piano del Castelluccio.

Caratteristico piano carsico, rappresenta per tutte le regioni circostanti un prezioso bacino di raccolta delle acque, che si può ritenere vadano ad alimentare con una notevole costanza, tanto i fiumi del versante Adriatico, discendenti propriamente dai Sibillini, come quelli del Tirreno.

Come questa alimentazione avvenga, è cosa non facile a dirsi: uno studio in proposito potrebbe riuscir utile per chi si accinge a lavori di derivazione delle acque.

L'incertezza che si ha sulle condizioni idrografiche del Piano del Castelluccio, si ricollega alla sua stessa natura ed alla predominanza nella zona della roccia calcare che, come si è già visto per il fiume Aso, fra i detriti enormi di materiale frantumato dagli agenti atmosferici e le gallerie interne, nasconde le acque per tratti lunghissimi, lasciandole scaturire ad un tratto, in pittoresca, abbondante cascata.

Il piano del Castelluccio si estende, in dolce pendenza, per circa 2400 ettari, ad una altitudine media di 1270-1300 metri.

Da Pretara, secondo la strada indicata

AMPIE FESSURE NEL CALCARE, CARATTERISTICHE NELLE ROCCE DI MONTE VETTORE.

IL PIANO DEL CASTELLUCCIO CON LO SFONDO DI MONTE VETTORE.

sporto. Otto mesi di neve e nebbia, di freddo, di separazione dal consorzio umano.

Una metà circa del piano è di proprietà privata, di solito piccola, mentre l'altra appartiene ad un *pastore romano,* come impropriamente si chiamano in luogo, tutti coloro che esercitano la pastorizia, la quale ha per stazione invernale l'Agro Romano.

L'agricoltura del piano si basa principalmente sul bestiame da latte: vaccine e pecore e sull'allevamento delle cavalle. L'importanza che l'industria del bestiame ha presso quei montanari si può desumere dal seguente prospetto, calcolato secondo le informazioni raccolte sul luogo:

Pecore 9500 — Vaccine 260 — Cavalle 400. 9000 pecore, 60-80 vaccine, tutte le cavalle vengono portate nel settembre nella campagna romana, ove permangono sino a tutto giugno. Insieme al bestiame lascia il piano la maggior parte della popolazione maschile, salutando per otto mesi il cuore d'Appennino, ove maggiormente infuriano gli elementi, ove d'inverno la vita vuol dire sacrificio, e si dirigono per Norcia, Spoleto verso una altra solitudine, forse peggiore...

Le donne ed i vecchi rimangono a combattere con la neve e con la nebbia, l'amica fedele del piano. Un tempo sul piano i Castellucciani venivano solo nella buona stagione, mentre nell'inverno scendevano a Norcia, ma da oltre un secolo questo modo di vivere è totalmente scomparso. Come conseguenza immediata si è avuta una intensificazione nella coltura dei cereali. La terra fertilissima del piano è formata con il dilavamento delle pendici montane che lo circondano, pendici ricche di sostanze fertilizzanti, per le deiezioni delle mandrie pascolanti; produce essenzialmente grano e lenticchia. Questa mostra di prosperarci benissimo, mentre il grano, date le condizioni meteorologiche del luogo, dà un discreto prodotto solo nelle annate più propizie.

Villa Foce è sede di Comunanza agraria: forma di proprietà comune a tutta la montagna Picena, che è pervenuta a noi da tempi immemorabili. Si tratta di un insieme di famiglie che hanno, nella generalità dei casi, diritti di pascolo e di legna limitati ai bisogni domestici, sopra un'estensione di territorio montuoso più o meno esteso.

LA CATENA DI MONTE VETTORE, IN PRIMAVERA, VISTA DA OCCIDENTE.

I terreni in comune si dividono di solito, in due categorie, secondo la loro giacitura e la quantità di bestiame esistente nella Villa. Terreni prossimi all'abitato, terreni distanti dall'abitato. I primi vengono sfruttati direttamente dai comunisti, i secondi vengono affittati ai pastori. Il canone, che non è mai elevato, viene diviso fra i diversi utenti della Comunanza. Molto spesso 100, 200 persone si dividono 2000, 3000 lire! Misero dividendo che in generale, viene distribuito il giorno del Santo protettore della Villa, per consumarlo in un bicchiere di vino o in una partita a tresette.

I boschi, dalla promiscuità del taglio, subiscono danni considerevoli. Lo stesso si può dire per i pascoli. Errato orientamento dell'economia montana. Mancanza d'istruzione, specialmente professionale. Leggi non rispondenti alle vere condizioni d'ambiente. Debole azione dei servizi di vigilanza. Scarsi i fondi destinati alla propaganda agricola.

La proprietà collettiva può rispondere a forme di agricoltura più progredite. Ha bisogno di essere riordinata amministrativamente e tecnicamente, con criteri ben diversi da quelli messi in atto sino ad oggi. La legislazione in proposito, del resto, è molto povera...

Da Foce, toccando il bosco di Ombrosa, di proprietà del comune di Montemonaco, ed attraversando macchie notevoli, per una mulattiera, spesse volte molto ripida, si giunge in tre ore sulla cima della Sibilla che permette di avere, a colpo d'occhio, un'idea esatta dei Sibillini.

E' impressione concorde di molti escursionisti che sia più soddisfacente la salita della Sibilla che quella del Vettore, benchè questo sia più elevato. Concorre credo a dare questa impressione, che ho provato io stesso: la stretta gola dell'Aso, la vallata di Foce, il bosco di Ombrosa, le muraglie di Balzo Borghese, la sottile cresta del monte che fa provare emozioni piacevoli per chi non ha paura del vuoto, ecc.

⁂

A quattro chilometri da Montemonaco, per la strada che conduce alla città di Amandola, si giunge al comune di Montefortino. Alle falde di M. Pizzo (1759), a cavaliere di un colle.

È nominato specialmente per un Santuario situato in una stretta gola scavata dal torrente Ambro. Dal torrente il Santuario prende il nome. Si venera una Madonna miracolosa, si ammirano quadri di pregio, si contempla la natura. Pellegrinaggio di devoti fra le classi rurali, mèta preferita dei villeggianti di Montefortino. Sulle rive dell'Ambro non c'è mai caldo, si gode completa tranquillità fra un numeroso scaturire di sorgenti freschissime.

A destra, poco prima di giungere al Santuario, una mulattiera permette di salire, con una certa comodità, al Pizzo Tre Vescovi (2092) e di là al Monte Rotondo (2103), al

IL MONTE VETTORE VISTO DA SASSO TAGLIATO.

Castel Manardo (1919). Quest'ultima ascensione completa la visita dei monti Sibillini.

⁂

Un'attività particolare di alcune popolazioni dei Sibillini deve essere ricordata, a completamento del quadro.

A Montegallo, sotto M. Vettore, nel versante di questo che guarda Ascoli, ed in altre località, vengono esercitate piccole industrie forestali. Sistemi preistorici... per chi è abituato ad ammirare i progressi moderni della meccanica. Prodotti rozzi: secchie, cucchiai, mestoli, cascese, calci per fucili, trappole, fusi, filarelli, tregge, tini, botti, barili, fiasche, fantocci, pettini per tessitura, ecc., una infinità di piccoli lavori che trovano smercio sicuro nelle numerose fiere di campagna. Prodotti rozzi, che mostrano l'attitudine dei montanari e la possibilità di organizzare qualche cosa di meglio, che porti ricchezza in montagna, pur sempre mantenendo il carattere attuale dell'industria, d'industria domestica.

Nel problema montano deve essere considerata l'attività delle popolazioni, studiandola minutamente, per dare all'iniziativa che si prefigge il miglioramento economico in tutti i suoi aspetti — dal bosco al seminativo, dal pascolo all'industria del legno e dei formaggio — un carattere pratico e veramente fattivo che le assicuri un esito favorevole. Parliamo di un'iniziativa libera, di quell'azione prudente e nello stesso tempo ardita, che si spinge ovunque e che ha per mezzi la convinzione, la tecnica, la volontà di riuscire.

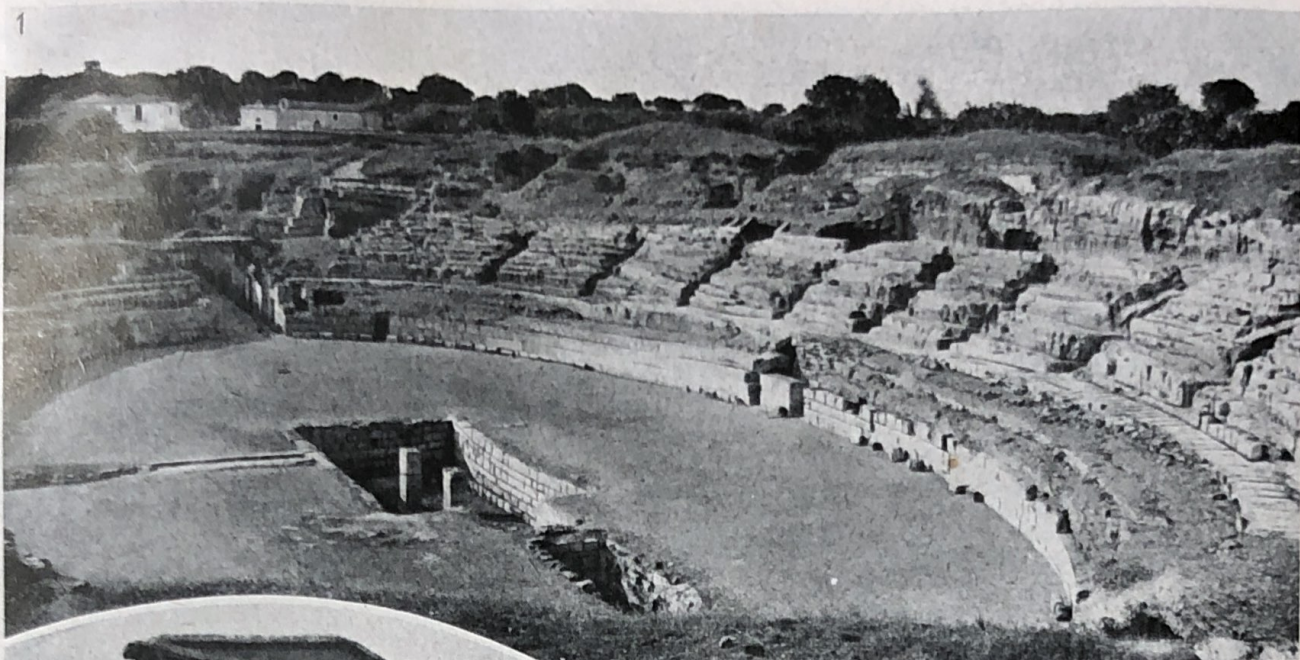
A. CALZECCHI-ONESTI.

(*fot. Alinari, Firenze*)

METE DELL'ESCURSIONE NAZIONALE DEL T.C.I. IN SICILIA

(27 Aprile - 6 Maggio)

1-2. MONREALE: FACCIATA DELLA CATTEDRALE E CONVENTO DEI BENEDETTINI. - 3. TAORMINA: ISOLA BELLA. - 4. IL GRAN CRATERE DELL'ETNA. - 5. ACI CASTELLO. - 6. TAORMINA: TEATRO ANTICO. - 7-8-9. PALERMO: PORTALE DELLA CATTEDRALE - FONTANA DELL'ELEFANTE - PALAZZO DELLA ZISA.

Chiedere programma dell'Escursione che si invia gratuitamente.

(fot. Alinari, Firenze)

METE DELL'ESCURSIONE NAZIONALE DEL T.C.I. IN SICILIA

(27 Aprile - 6 Maggio)

1. SIRACUSA: ANFITEATRO ROMANO. - 2 E 3. GIRGENTI: TEMPIO DELLA CONCORDIA E DI GIUNONE LACINIA. - 4. TEATRO GRECO DI TAORMINA E TEMPIO DI CASTORE E POLLUCE A GIRGENTI.

Chiedere programma dell'Escursione che si invia gratuitamente.

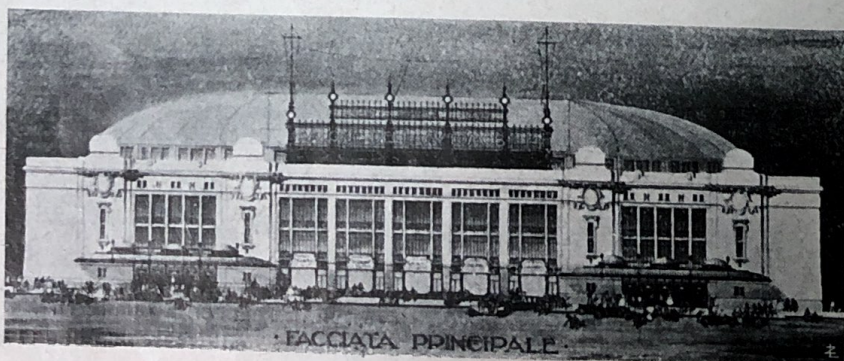
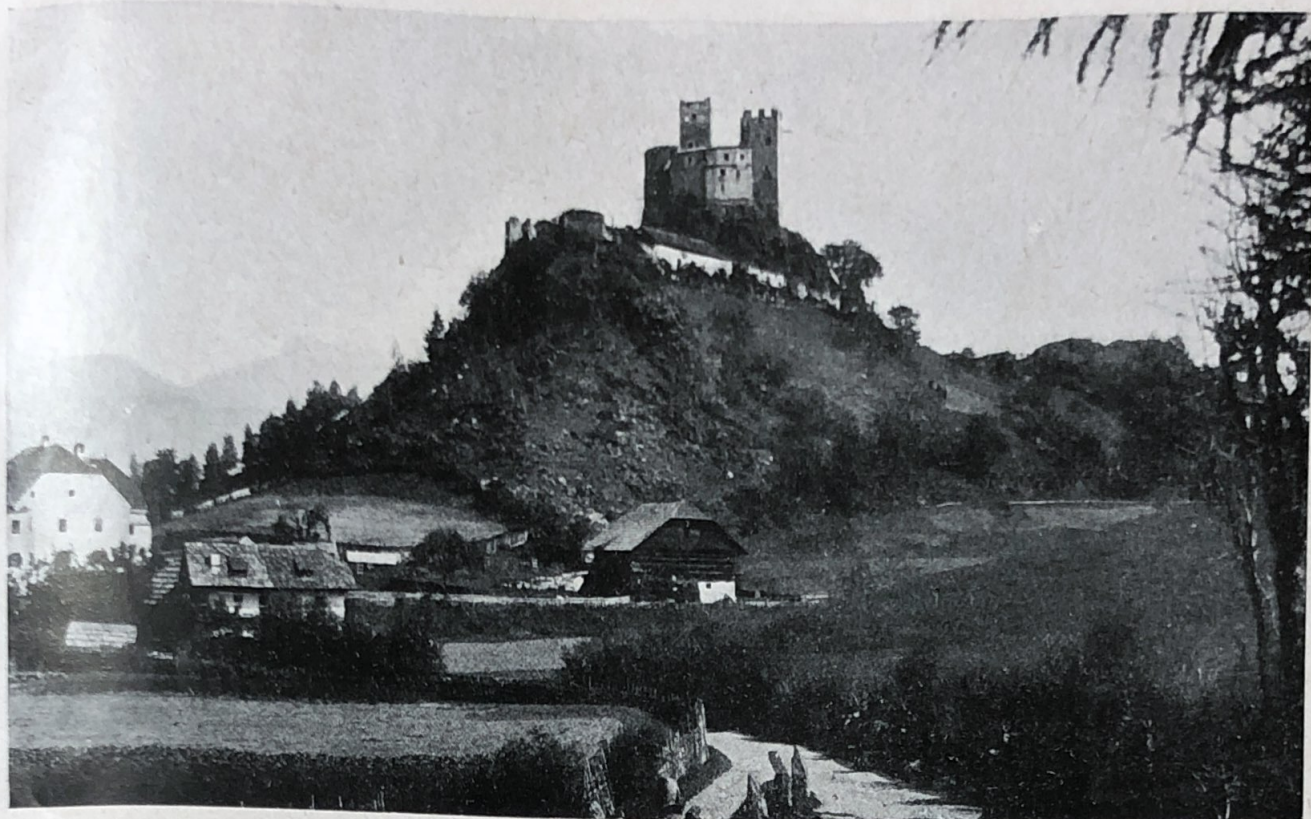
UNA NUOVA INIZIATIVA DELL'ENIT

Milano si appresta con fervore alla preparazione della sua quarta Fiera Campionaria Internazionale che si svolgerà dal 12 al 27 aprile 1923.

L'importanza internazionale di tale Mostra è ormai suffragata dall'esperienza degli anni passati. Nella precedente anche l'industria alberghiera e quelle attinenti alle villeggiature e ai viaggi nel nostro Paese intervennero, ma in modo non ben coordinato. Per questo anno (oltre alla *Mostra delle Forniture d'albergo* organizzata dal Touring) a cura dell'Ente Nazionale per le Industrie Turistiche verrà organizzata una Mostra strettamente nazionale di viaggi e turismo.

La Mostra Viaggi e Turismo avrà la sua sede nel grandioso Palazzo degli Sports e dell'Automobile, del quale siamo lieti di poter offrire ai lettori, oltre a un disegno del progetto, una interessante fotografia dall'alto dei poderosi lavori di sterro per la costruzione delle fondamenta dell'edificio. Esso copre una superficie di quasi 10.000 mq.; si alza sul piano stradale per 32 metri e si affonda nel terreno per 10 metri. È sormontato da una cupola in ferro più grande di quella che fu la tettoia della stazione di Milano, la maggiore d'Italia, e potrà contenere 14.000 persone a sedere, pur lasciando libera tutta la parte centrale che misura da sola quasi 5000 mq. Nessuna sede più propizia poteva essere offerta all'ENIT per mostrare al vastissimo pubblico che visiterà la mostra, che la nostra bella Italia ha una industria alberghiera e di viaggi di primissimo ordine al servizio di una natura incantevole e meravigliosa.

Il ramo turistico sarà in prevalenza rappresentato dalle Mostre di Alberghi, stabilimenti idrominerali, Pro Loco; quello dei viaggi sarà rappresentato dalle Compagnie di navigazione marittime e locali, dalle ferrovie statali e private di carattere turistico e finalmente dai servizi automobilistici che servono le plaghe più interessanti del nostro Paese.

L'ENIT (via Marghera, 6 - Roma [21]) è a disposizione di tutti per consigli, chiarimenti, e un apposito delegato entro il mese di febbraio compirà un giro di propaganda per fornire, nel limite del possibile, tutte le delucidazioni necessarie.

FACCIATA PRINCIPALE

IL CASTELLO DI MICHELSBURG NEI PRESSI DI BRUNICO.

CASTELLI, BOSCHI E CIME DELLA PUSTERIA

Vi sono ancora nell'Alto Adige, che i turisti italiani hanno quasi febbrilmente esplorato, frugato in ogni recesso, delle località meno note, delle bellezze da scoprire? A questa domanda risponde l'articolo che pubblichiamo: la Pusteria, che vedeva d'inverno, in primavera, d'estate giungere a frotte i turisti austro-germanici non vanta oggi uguale affluenza di pubblico italiano. Eppure quanta pace nell'aperta vallata della Rienza! Quanti «angoli tranquilli» da scoprire nelle valli Aurina, di S. Vigilio, d'Antholz! Quale incanti di natura nella superba vallata di Prags! Le bellezze e la magnifica organizzazione turistica della Pusteria meritano ogni attenzione da parte del pubblico italiano.

Nei territori di Brunico capitale.

La città di Brunico seduta ai piedi di una cima boscosa e fresca, cinta di praterie e costeggiata impetuosamente dalla Rienz che l'attraversa sotto quattro ponti, Brunico capitale sorveglia con occhio placido e sereno i suoi vasti dominî, sparsi per la più dolce e pittoresca valle atesina. Falde di bosco verde cupo e larghi lembi di prato verde chiaro si alternano su e giù per colline, basse e dolci. Qualche torrente benevolo, molti ruscelli limpidissimi e infiniti castelli medioevali, che non hanno e non ebbero mai l'aria scura e feroce dei manieri

IL CASTELLO DI KEHLBURG NEI PRESSI DI BRUNICO.

IL RIDENTE ASPETTO DI BRUNICO, CAPOLUOGO DELLA PUSTERIA.

avvezzi alla guerra. Posato fra il verde, tutte le finestre e le feritoie aperte ad aspirare l'aroma dei boschi, il castello della Pusteria, non è roba da Innominati; Conti, vescovi e principi se lo cedettero senza bagnare quasi mai le mura di sangue, e di signoria in signoria gli onesti torrioni passarono, sempre più mansueti e sorridenti nel verde, sicchè anche oggi — se l'abbandono non li ha smantellati — essi si rendono utili fondendosi nel panorama con armonica solennità e aprendo, se occorre, le loro viscere a qualche comodo appartamento da affittare.

Brunico capitale si lascia dominare da un castello rispettabile, del quale le guide locali vantano la bella e maestosa disposizione delle sale e l' incantevole colpo d' occhio che offre dall'alto della torre quadrata e merlata. Ma domina a sua volta l'ampia e magnifica vallata, operosa, ricca, ospitale e riceve con grazia e con simpatia i forestieri, che dalla tetra gola di Fortezza si affacciano alla Pusteria sorridente e passano a renderle omaggio. Con infinita diligenza il passeggero che vi scende è informato di tutte le cose meritevoli del suo sguardo dalle pubblicazioni e dai cartelli della Società di abbellimento, che lo prendono per mano e lo guidano nelle valli, nei paesi, nei boschi e sui monti vicini, dove il contadino o il pastore lo salutano cordialmente col *Grüss Gott* e, se lo sanno, col *buon giorno* all'italiana.

Gente tranquilla in Pusteria, e con un solo grande rimpianto nell'animo: che le bellezze e le comodità della vallata non siano ancora visitate ed apprezzate dagli italiani come un tempo sapevano goderle i tedeschi. Brunico protegge amorevolmente la più alta vetta delle vicinanze: il Kronplatz regno di pastori e facile conquista dei turisti. Andare a Brunico e disertare il Kronplatz significa offendere le più gelose suscettibilità degli indigeni e perdere una magnifica occasione per conoscere da vicino una superba cerchia di giganti alpini che allacciano, senza saldature visibili, le loro creste dentate e le punte rosate e scintillanti al sole. Inutile dirvi che sulla vetta c'è una solida torricella per uso personale dei buongustai di panorami e che a pochi metri sotto un esemplare rifugio-albergo vi apre le sue pulite e tiepide salette e vi solletica con l'alito della sua onesta cucina.

Ma non crediate che, oltre alle gioie alpine, Brunico manchi di perle alla sua collana. Non avete che a scegliere: potete salire in vettura, in tram, in automobile e infilare una qualunque delle strade che partono dalla città. Proprio davanti alla città s'apre la vallata di Taufers percorsa nel primo tratto pianeggiante da un grosso e lucido carrozzone tram-

I CASTELLI DELLA PUSTERIA NON HANNO ASSOLUTAMENTE L'ARIA FEROCE...

viario. In meno di un'ora eccovi sbarcati a Sand, reginetta della valle, lucente e tersa sotto il più bel sole alpino. Tra le case pulite e fiorite, torreggiano due o tre alberghi grossi: Sand apre le porte a due rami di vallate: Rain ad est e Ahrn (Aurina) a nord. Zaffate d'aria profumata vi investono se vi affacciate ai due corridoi aperti fra i monti alti: Rain ha le tre celebri urlanti cascate che ogni pigro camminatore può visitare in un'ora, Ahrn si stende sinuosa fino ai piedi della Vetta d'Italia e la sua stretta bianca strada è un chiaro invito all'alpinista, pur il più modesto. Anche Sand ha il suo castello, vasto, piatto, un po' tozzo ma sempre benevolo ed ospitale, messo lì senza sua grave colpa a far gli occhiacci alle casette candide e timide che si raggruppano nella valle. Dopo aver appartenuto per sette secoli ad illustri casati si è messo nelle mani di un possidente che l'ha rinnovato e reso abitabile ai pacifici borghesi del ventesimo secolo.

Tornando da Sand indugiatevi un momento per salire al castello di Kehlburg, edificato verso il 1007 in cima ad un colle tondo e verde da un pio vescovo di Bressanone e ritornato dopo nove secoli di calme vicende ad altro vescovo che lo restaurò. Vi troverete una cappellina rilucente, qualche traccia d'arte, molta cortesia negli abitanti ed una magnifica vista sulle Alpi di Zillertal.

Da Brunico verso la romantica valle di Marebbe un altro castello vi aspetta, alto sul colle che domina la pianura di S. Lorenzo. È Michelsburg, ricco di due torri e di molto passato che taluni fanno giungere fino alla antica Roma. Scolta vigile benchè diruta vi guarda passare con una severità tutta di parata e sotto mano vi indica la strada buona per S. Vigilio, capoluogo della valle, fiero anch'esso dei suoi 1200 m. di quota, dei suoi boschi foltissimi, della sua piana circondata da cime alte e solenni. Da S. Vigilio si irradiano itinerari alpinistici di vivo interesse. Ma voi ritornate a Brunico perchè la capitale non vi lascerebbe scegliere un soggiorno prima di avervi mostrato tutte le dovizie della sua valle e vuole che vediate le cose più belle e più serene del suo serenissimo dominio. Ad ogni svolta, ad ogni paese capovalle, dovrete fermarvi e scendere dal treno. Ma intanto proseguite: partite nelle prime ore del mattino su quel tranquillo trenino sbuffante e popolato di indigeni armati dell'inseparabile sacco tirolese, che vi condurrà al confine nuovo di Innichen. Volgendovi a salutare la capitale, vedrete profilarsi nel cielo terso e opalino l'ombra pietosa d'uno dei mille crocefissi a tettuccio che la popolazione erige ai margini delle sue strade; il Redentore vi guarderà passare, col capo reclinato sulla spalla, come a chiedervi un ringraziamento per la

IL CASTELLO DI BRUNICO VISTO DA SUD.

opera divina che creò nella terra angoli privilegiati di bellezza e di pace.

Occhiate ad Anterselva e a Prags.

Un'occhiata sola perchè il treno fugge rapido sull'unico binario della Pusteria verdissima e non vi permette di indugiare in contemplazioni. La Rienz irrequieta e capricciosa fa una bella svolta nella pozza dove giace Valdaora (Olang) il vestibolo della valle d' Anterselva (Antholz) e corre via subito verso Villabassa (Niederdorf) donde partono i turisti per visitare la valle di Prags. Due valli che sono due scrigni verdi e profumati, macchiati di casette adunate intorno alle chiese dal campanile aguzzo. La valle d'Anterselva è un lieto e fresco corridoio che dalla vallata madre porta ad un imponente gruppo di cime, salendo per tre larghi ripiani su ciascuno dei quali siede un paese. I tre paesi hanno un nome unico: Anterselva, e si fondono in un comune solo. Si distinguono, per ordine di... statura, in Niedertal (inferiore), Mittertal (medio), Obertal (superiore). Mittertal o, come dicono i valligiani, Mitterdorf, ha una chiesa con quadri di valore ed una leggenda: uno dei vescovi di Bressanone, il beato e pio Hartmann si sarebbe nascosto (eravamo nel 1150 circa) nella torre della chiesa per sottrarsi alla ripercussione di una rivolta, ma, pur tenendosi celato, non avrebbe dimenticato gli esercizi religiosi e anche la flagellazione. La leggenda non dice quanto tempo sia durata la prigionia volontaria del prelato nè come egli sia ritornato a Bressanone. Ma le tracce della sua dimora nella capitale della piccola e graziosa valle sono state conservate con diligenza. Ancora oggi viene mostrata la catenella di ferro con la quale il vescovo si percuoteva divotamente, forse anche per avvertire il visitatore che soltanto un uomo piissimo come Hartmann poteva trovare la forza di tormentare la propria carne anche là dove la natura aveva musicato una delle più dolci sinfonie di colore. Due laghetti — inferiore e superiore, s'intende — stendono le loro acque cristalline al termine della valle e sopra di loro sale la strada che conduce alla porta della valle: la sella di Staller che mette in val Defreggen. In tutta la valle, sulle calme distese dei prati, sulle macchie scure dei boschi, vegliano i giganti nevosi del gruppo di Rieser, coi

SAND, ALL'APRIRSI DELLA RIDENTE VALLE AURINA CON LO SFONDO SUPERBO DELLE ALPI DI ZILLER.

loro capisquadra: il Wildgall e l'Hochgall, due colossi di roccia che oltrepassano i 3000 metri e seguono con occhi pensosi il pellegrino che risale la valle o che, dopo essersi fitta in testa la gemma azzurro-verde del lago alpino, ridiscende verso la ferrovia. Dai due villaggi ridentissimi di Rasen — inferiore e superiore — il turista si volge a riguardare nel verde e a frugare fra le creste lontane, per riportare seco i migliori fra i pensieri che

LO SBOCCO DELLA VALLE DI ANTHOLZ NELLA PUSTERIA A NIEDERRASEN. SULLO SFONDO LE ASPRE VETTE DELL'HOCHGALL.

quelle ininterrotte visioni di sorridente e maestosa bellezza gli hanno ispirato. Il torrentello di Anterselva che fugge verso la Rienz, lo richiama al fondo ampio della Pusteria dove riappaiono la ferrovia, la grande strada bianca e il fiume, i tre compagni di viaggio che non si lasciano mai, da Fortezza a Lienz, per quanto è lunga la lunga vallata.

Da Valdaora a Villabassa corrono dodici chilometri di binari, viaggio breve e lieto fra tanto verde. Le mucche vi guardano stupite, ma contegnose, i cavalli alzano appena la testa al sopraggiungere della locomotiva — una macchina ex austriaca che sbuffa, fuma e strepita ma non vi ruba un secondo sull'orario — ed ecco Villabassa, recapito dei villeggianti

IL CAPOLUOGO DI UNA DELLE MAGNIFICHE VALLI CHE SBOCCANO NELLA PUSTERIA: S. VIGILIO.

UN AMBIENTE SUGGESTIVO: LO SPECCHIO DEL LAGO DI PRAGS E IL SEEKOFL.

di val di Prags e villeggiatura essa stessa. Appena scesi il manovale-lampista-guardiasala vi addita una stradicciola che sale verso le pendici boscose delle colline vicine e vi dichiara che quella è la via più breve per entrare in val di Prags, dove potrete riposare lo sguardo e l'anima sulle acque del celebre Lago di Prags, e soggiunge con gravità: « Con questo tempo, è una passeggiata incantevole ». Ha ragione lui. La straducola vi trascina tra le piante e vi trae su su, sempre nel bosco, finchè vi porta al margine di un prato e vi scodella davanti un panorama da scenario: prati ampi, colline tonde e scure, cime striate, puntate, scavate da infiniti canali, nel fondo. La strada carrozzabile, serpeggia in fondo valle, malinconicamente, ma vi attende più innanzi al bivio ove si divide in due tronchi verso Inner Prags e Alt Prags; la valle si biforca, il lago è a Inner Prags; prendete la destra. Prati ampi, magnifici, un paesetto, l'immancabile stabilimento di bagni e poi vi appare il lago, verde, profondo, quasi sepolto, incastonato fra pareti elevatissime. Una forza misteriosa si propaga dai regni della bellezza e guida il pellegrino fin da lontano: eccovi qui davanti al lago, con gli abeti intorno e una gran voglia di sedervi sulla sponda e di tacere, guardando. Vi dicono subito che una passeggiata incantevole si stende tutto intorno alla gemma verde, e vi promette infinite visioni di bellezza. Ma intanto vi sedete e guardate, e vi sentite prendere dal fascino di quello spettacolo superbo, subìte il richiamo della natura che vi ha voluto, qui, e vi prende con tutta la sua maliarda tenacia. Qui fra i monti, fra le asperità nude e lucenti al sole, essa ha scavato una conca verde, ha raccolto le acque freschissime e vi ha posto intorno, a specchiarsi, folti boschi d'abeti. Si comprende come al Lago di Prags accorressero in folla i tenaci e pensosi tedeschi. Ma anche gli italiani hanno occhi e cervello e cuore. E qui vennero e verranno, ad ammirare e a pensare.

ALFREDO CERIANI.

MELLERI
Mamie
LA FAMOSA PASTIGLIA DOWER POLLI
CALMA LA TOSSE - GUARISCE IL MAL DI GOLA
OFF. G. RICORDI & C. MILANO

BANDO DI CONCORSO
PER IL MIGLIORAMENTO DI PICCOLI ALBERGHI

Facendo seguito alle notizie pubblicate nel fascicolo di dicembre, pag. 1185, rendiamo note le norme che regoleranno il concorso per il miglioramento dei piccoli alberghi della Toscana, Umbria e Lazio.

È indetto dal T.C.I. e dall'ENIT, associati, un Concorso per il miglioramento delle camere da letto e dei gabinetti di alberghi di minori centri della Toscana, dell'Umbria e del Lazio. Se il Concorso darà risultati soddisfacenti si cercherà poi di estenderlo successivamente ad altre regioni.

Lo svolgimento del Concorso è demandato al T. C. I. al quale si dovranno dirigere le corrispondenze e le comunicazioni in merito.

Scopo del Concorso.

Il movimento e la permanenza dei turisti nei piccoli centri sono ostacolati in modo assai grave dagli inconvenienti del pernottamento in camere che non offrono una soddisfacente pulizia.

La grande maggioranza dei turisti e in particolare gli stranieri si rifiutano di pernottare quando le camere sono al disotto di un *minimum* di pulizia e siccome questo è il caso generale nelle minori località, ciò danneggia in modo evidente lo sviluppo economico dei piccoli alberghi in una quantità di centri turistici non principali, ma che pure offrono grande o almeno notevole interesse.

Il presente Concorso intende rimediare a questo stato di cose, sollecitando gli albergatori a migliorie positive nelle camere da letto e nei gabinetti tali da indurre i turisti a modificare le loro abitudini e ad estendere la loro permanenza nei piccoli centri.

Questa è tanto più facilitata dacchè l'istituzione delle linee automobilistiche pubbliche e la diffusione delle automobili private, rendono più rapida, facile e meno costosa la visita di una infinità di luoghi, la maggior parte posti fuori dalle ferrovie, ai quali prima non si giungeva che lentamente e con spesa eccessiva.

I miglioramenti che si chiedono riflettono, per così dire, esclusivamente la pulizia.

Si desidera che in ogni albergo vengano modernizzate, come più sotto vien detto, almeno due, tre o più camere (a seconda dell'importanza dell'albergo) che potranno denominarsi «camere dei turisti».

I *soffitti* e le *pareti* dovranno essere raschiati, bene intonacati e tinti a calce con zoccolo anche a tinta.

I *pavimenti*, di piastrelle di cemento, o alla veneziana, o di legno dovranno essere nuovi o in buonissimo stato di conservazione, con connessure il più possibile perfette.

I *mobili* sia di legno naturale che lucidati a spirito o a cera dovranno essere stati rimessi a nuovo e tenuti scrupolosamente puliti e arieggiati.

I *letti* con fusti completamente rimessi a nuovo dovranno avere rete metallica (resistente), cuscini e materassi rifatti con traliccio nuovo o in perfetto stato di pulizia, come pure le coperte da letto e i scendiletto lavabili.

I *tavolini da notte* arieggiabili, in modo da non essere mai puzzolenti.

Porte e finestre chiudenti bene e con buone serrature, verniciate di fresco a olio, con scuri alle finestre, e senza buchi pei maleducati curiosi alle porte, che non dovranno essere di vetro.

Meglio nessun mobile imbottito; ma essendovi *poltrone* esse dovranno essere ricoperte di stoffa fresca e pulita.

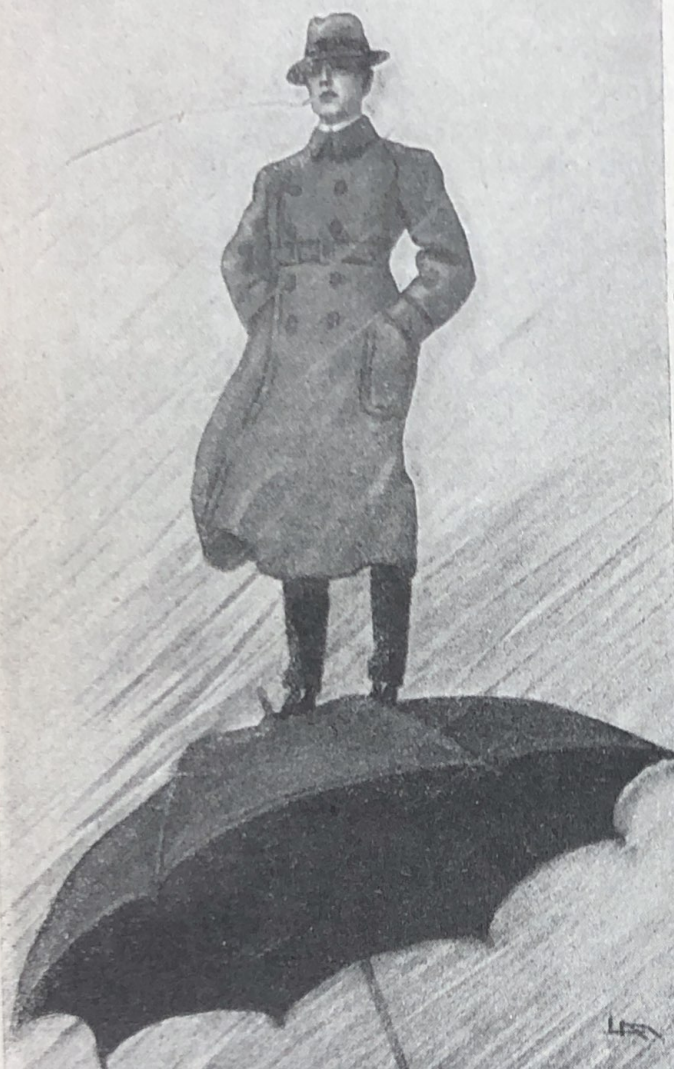
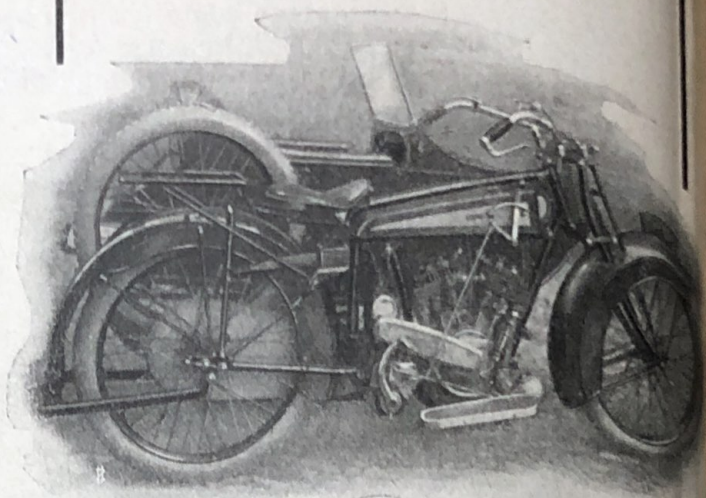
Specchio con buona luce.

Catini per lavarsi sufficientemente grandi per una buona e completa lavatura, *brocca* abbondante, *bottiglia* e *bicchieri* (uno sul comodino da notte per bere ed uno sulla *toilette* per la pulizia dei denti), *porta-sapone, secchio per l'acqua sporca*, il tutto brillante per la perfetta pulizia con la quale devono essere tenuti.

Biancheria candida e senza cattivi odori.

Niente panneggi ma *tendine* pulite ai vetri.

Illuminazione e *campanello* collocati in modo che il turista se ne possa servire sia in piedi che a letto.

Sul fondo dei *cassetti* sempre carta fresca e pulita.

SPA
SOCIETA' LIGURE PIEMONTESE AUTOMOBILI
TORINO

Vicino a dette camere, ma non su un ballatoio esterno esposto alla vista del pubblico, un gabinetto secondo le norme dell'opuscolo « Gli impianti igienici nei piccoli alberghi » edito dal Touring Club Italiano.

Modalità.

Le località sono quelle indicate nell'elenco in calce, con riserva di apportare eventuali piccole modificazioni.

Di regola il Concorso è limitato ad un solo albergo per ogni località. L'albergo verrà prescelto direttamente dal Touring o per mezzo di propri Fiduciari in luogo.

Il concorrente dovrà, per far parte del Concorso, inviare al T.C.I. la scheda all'uopo preparata, opportunamente riempita e firmata ed avere l'accettazione esplicita da parte del Touring.

L'esperienza insegna al Touring che sempre — per ragioni che possono essere diverse, ma che non mancano mai — è utilissima una collaborazione disinteressata e capace, offerta all'Albergatore da chi essendo fuori dell'albergo può valutare le deficienze di questo e le più urgenti migliorie.

Perciò il Touring eleggerà in ciascun luogo ove un albergo sia entrato in concorso, un Fiduciario proprio, che sarà di regola uno dei suoi Consoli, incaricato di amichevolmente intendersi coll'albergatore per ben spiegargli gli intendimenti del Concorso ed offrirgli quegli aiuti che possono venire dal Touring, anche per metterlo in più preciso rapporto coi desiderati del Concorso onde poter essere premiato.

I Fiduciari del Touring, oltre le indicazioni verbali e la trasmissione di opportuni stampati o la richiesta di altre informazioni o la soluzione di dubbi che potessero richiedere al Touring per conto dell'Albergatore, sono incaricati di fare rapporto al Sodalizio delle reali trasformazioni apportate alle « camere dei turisti » ed ai gabinetti, in modo da poter coadiuvare la Giuria.

I Fiduciari saranno espressamente accreditati presso gli albergatori inscritti al Concorso da una lettera del Touring.

Epoca del Concorso.

Il Concorso è aperto dal 1° di gennaio 1923. Le operazioni di rammodernamento dovranno essere compiute per la fine di aprile dell'anno corrente. Durante la stagione primaverile, estiva ed autunnale il Touring si riserva tutti quei sopraluoghi e controlli che crederà opportuni, in modo di essere bene informato degli effettivi miglioramenti apportati dai concorrenti.

La Giuria, che verrà a suo tempo nominata, in parte dal Touring e in parte dall'ENIT, funzionerà in modo da poter possibilmente assegnare i premi per la fine del 1923.

Premi.

Le "Vie d'Italia", la cui tiratura nel 1923 oltrepasserà le 150.000 copie, daranno l'elenco degli alberghi concorrenti e terranno viva l'attenzione pubblica sul Concorso.

Tenuto conto che le basi di assegnazione dei premi sono il rimodernamento delle camere secondo i criteri sopraccennati, con valutazione del *modo* e della *quantità* — cioè coefficienti della classifica saranno da una parte la perfezione del rammodernamento (sempre con valore preminente al criterio della pulizia), dall'altra il numero delle camere così migliorate ed in pari tempo il miglioramento del gabinetto e, in misura secondaria, gli eventuali altri miglioramenti negli accessi alle camere ed al gabinetto, i premi da assegnarsi agli Albergatori sono per ora i seguenti:

— 50 artistici diplomi di medaglia di bronzo da affiggersi nell'albergo e 50 premi da 500 lire;

— 25 diplomi di medaglia d'argento e 25 premi da 1000 lire;

— 4 diplomi di medaglia d'oro e 4 premi da 5000 lire.

Pubblicazione e raccomandazione dei premiati in diversi modi, tanto da parte del Touring che dell'ENIT. Ed in particolare da parte del Touring: inserzione dei premiati nelle "Vie d'Italia", con invito ai turisti ad appoggiarsi agli alberghi premiati.

Pubblicazione nell'"Annuario" del Touring (tiratura 250.000 copie) con segno particolare della premiazione.

Comunicazione della lista dei premiati ad associazioni turistiche, automobilistiche, di viaggiatori di commercio.

Da parte dell'ENIT pubblicazione in alcuni dei suoi elenchi d'alberghi che vengono diffusi in molti modi, ma in particolare distribuiti ai viaggiatori dai 10 Uffici in Italia e dai 20 all'Estero, alle agenzie di viaggio italiane ed estere, agli alberghi dei grandi cen-

tri italiani da cui irradiano i viaggiatori verso i piccoli.

Gli Albergatori apprezzeranno questa formidabile pubblicità fatta in blocco a piccoli centri turistici tosco-umbro-laziali e specialmente ai loro esercizi premiati e che perciò verranno senza dubbio preferiti da ogni categoria di viaggiatori.

Sono già annunciati da varie parti interventi numerosi ed importanti di medaglie e premi in denaro da parte di Privati, Enti, Associazioni, Comuni, ecc. che intendono di contribuire a dare importanza al Concorso dal quale si attendono risultati molto utili per l'economia generale e per quella specifica dei piccoli alberghi.

LE PRESIDENZE DEL T.C.I. E DELL'ENIT.

ELENCO DELLE LOCALITÀ

ABBADIA S. SALVATORE . . . . . (Siena)
ACQUAPENDENTE . . . . . (Roma)
ALATRI . . . . . (Roma)
ALBANO LAZIALE . . . . . (Roma)
AMELIA . . . . . (Perugia)
ANAGNI . . . . . (Roma)
ARCIDOSSO . . . . . (Grosseto)
ARSOLI . . . . . (Roma)
ASCIANO . . . . . (Siena)
AULLA . . . . . (Massa Carrara)

BAGNO DI ROMAGNA . . . . . (Firenze)
BAGNOREA . . . . . (Roma)
BARGA . . . . . (Lucca)
BEVAGNA . . . . . (Perugia)
BIBBIENA . . . . . (Arezzo)
BOLSENA . . . . . (Roma)
BORGO S. LORENZO . . . . . (Firenze)
BRACCIANO . . . . . (Roma)
BUONCONVENTO . . . . . (Siena)

CAMAJORE . . . . . (Lucca)
CARPINETO ROMANO . . . . . (Roma)
CASCIA . . . . . (Perugia)
CASTELFIORENTINO . . . . . (Firenze)
CASTEL GANDOLFO . . . . . (Roma)
CASTELNUOVO GARFAGNANA . . . (Massa Carrara)
CASTIGLION FIORENTINO . . . . . (Arezzo)
CECINA . . . . . (Pisa)
CETONA . . . . . (Siena)
CHIUSI . . . . . (Siena)
CITTÀ DELLA PIEVE . . . . . (Perugia)
CITTÀ DI CASTELLO . . . . . (Perugia)
CIVITA CASTELLANA . . . . . (Roma)
COLLE VAL D'ELSA . . . . . (Siena)
CONSUMA . . . . . (Firenze)
CORI . . . . . (Roma)
CORTONA . . . . . (Arezzo)

DICOMANO . . . . . (Firenze)

EMPOLI . . . . . (Firenze)

FERENTILLO . . . . . (Perugia)
FERENTINO . . . . . (Roma)
FIRENZUOLA . . . . . (Firenze)
FOJANO DELLA CHIANA . . . . . (Arezzo)
FOLLONICA . . . . . (Grosseto)
FROSINONE . . . . . (Roma)

GALEATA . . . . . (Firenze)
GENAZZANO . . . . . (Roma)
GENZANO DI ROMA . . . . . (Roma)
GREVE . . . . . (Firenze)
GUALDO TADINO . . . . . (Perugia)
GUARCINO . . . . . (Roma)
GUBBIO . . . . . (Perugia)

LANUVIO . . . . . (Roma)

MAGIONE . . . . . (Perugia)
MAGLIANO TOSCANA . . . . . (Grosseto)
MANCIANO . . . . . (Grosseto)
MARRADI . . . . . (Firenze)
MASSA MARITTIMA . . . . . (Grosseto)
MODIGLIANA . . . . . (Firenze)
MONTALTO DI CASTRO . . . . . (Roma)
MONTEFALCO . . . . . (Perugia)
MONTEFIASCONE . . . . . (Roma)
MONTEPULCIANO . . . . . (Siena)
MONTEROTONDO . . . . . (Roma)
MONTE S. SAVINO . . . . . (Arezzo)
MONTEVARCHI . . . . . (Arezzo)

NARNI . . . . . (Perugia)
NOCERA UMBRA . . . . . (Perugia)
NORCIA . . . . . (Perugia)

ORBETELLO . . . . . (Grosseto)
ORVINIO . . . . . (Perugia)
OSTIA . . . . . (Roma)

PALESTRINA . . . . . (Roma)
PALIANO . . . . . (Roma)
PALOMBARA SABINA . . . . . (Roma)
PASSIGNANO . . . . . (Perugia)
PESCIA . . . . . (Lucca)
PIAN CASTAGNAIO . . . . . (Siena)
PIEDILUCO . . . . . (Perugia)
PIENZA . . . . . (Siena)
PIETRASANTA . . . . . (Lucca)
PIEVE S. STEFANO . . . . . (Arezzo)
PIOMBINO . . . . . (Pisa)
PIPERNO . . . . . (Roma)
PITIGLIANO . . . . . (Grosseto)
POGGIBONSI . . . . . (Siena)
POGGIO MIRTETO . . . . . (Perugia)
POMARANCE . . . . . (Pisa)
PONTASSIEVE . . . . . (Firenze)
PONTEDERA . . . . . (Pisa)
PONTREMOLI . . . . . (Massa Carrara)
POPPI . . . . . (Arezzo)
PORTOFERRAIO . . . . . (Livorno)
PORTO S. STEFANO . . . . . (Grosseto)

RADICOFANI . . . . . (Siena)
RAPOLANO . . . . . (Siena)
RIETI . . . . . (Perugia)
ROCCA S. CASCIANO . . . . . (Firenze)
ROCCASTRADA . . . . . (Grosseto)
RONCIGLIONE . . . . . (Roma)

S. CASCIANO VAL DI PESA . . . . . (Firenze)
S. FELICE CIRCEO . . . . . (Roma)
S. GIOVANNI VALDARNO . . . . . (Arezzo)
S. LORENZO NUOVO . . . . . (Roma)
S. MINIATO . . . . . (Firenze)
S. QUIRICO D'ORCIA . . . . . (Siena)
S. SEPOLCRO . . . . . (Arezzo)
SANTA FIORA . . . . . (Grosseto)
SARTEANO . . . . . (Siena)
SCANSANO . . . . . (Grosseto)
SCARPERIA . . . . . (Firenze)
SEGNI . . . . . (Roma)
SEZZE . . . . . (Roma)
SINALUNGA . . . . . (Siena)
SORIANO NEL CIMINO . . . . . (Roma)
SPELLO . . . . . (Perugia)
SUBIACO . . . . . (Roma)
SUTRI . . . . . (Roma)

TARQUINIA . . . . . (Roma)
TODI . . . . . (Perugia)
TOLFA . . . . . (Roma)
TREVI . . . . . (Perugia)
TUSCANIA . . . . . (Roma)

UMBERTIDE . . . . . (Perugia)

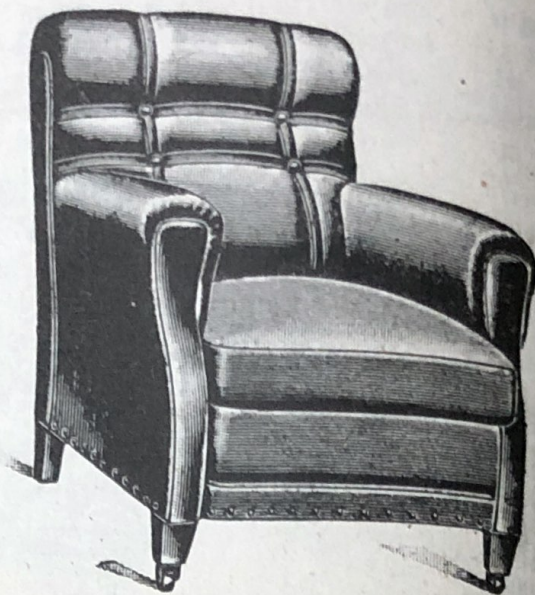
VALENTANO . . . . . (Roma)
VALMONTONE . . . . . (Roma)
VELLETRI . . . . . (Roma)
VEROLI . . . . . (Roma)
VETRALLA . . . . . (Roma)
VOLTERRA . . . . . (Pisa)

S. A. BORSALINO GIUSEPPE & F.llo

CASA FONDATA NEL 1857

ALESSANDRIA (Italia)

POLTRONA "FRAU"

(MARCA DEPOSITATA)

TORINO

VIA PALAZZO DI CITTÀ, 6 bis

CIOCCOLATO PERUGINA

VITA DEL TOURING

Il nuovo Sindaco di Milano.

Le recenti elezioni amministrative nella città di Milano hanno riserbato un nuovo titolo d'onore al Touring, quello cioè di poter annoverare fra i Membri del proprio Consiglio il nuovo Sindaco di Milano: Sen. prof. Luigi Mangiagalli. L'uomo le cui alte benemerenze nel campo della scienza e delle istituzioni patriottiche benefiche sono universalmente note, da parecchi anni fa parte del Consiglio direttivo del Touring al quale apporta le preziose doti della sua grande esperienza.

Alle congratulazioni che il Presidente del Touring a nome del Consiglio e sicuro di interpretare il pensiero di tutti i Soci inviava al Sen. Mangiagalli, questi rispose con la seguente nobilissima lettera:

Ill.mo Signor Presidente del Touring Club,

Fra le innumerevoli lettere avute la Sua mi riuscì fra le più care. Non so trovare fra le istituzioni italiane altra che stia pari al Touring Club per altezza d'intendimenti e per carattere veramente nazionale, poichè è un esercito che la Sua intelligenza e la Sua volontà hanno riunito intorno alla bandiera del Touring ed un esercito tutto animato dalle più alte finalità. Io sento tutto l'orgoglio di appartenere al suo Consiglio direttivo, per cui pure sentendo la necessità di rinunciare ad ogni ufficio, ad ogni carica, per consacrarmi interamente al mio paese, più volte mi restai perplesso dinanzi alle dimissioni da Membro del Consiglio del Touring Club, e l'onore e l'ambizione di appartenervi furono più forti del mio proposito e vi rinunciai, sicuro che non sarei rimproverato se non sarò fra i diligentissimi. Voglia presentare i miei ringraziamenti all'intiero Consiglio ed aggradire gli auguri vivi e sentiti che faccio alla prosperità sempre maggiore della Istituzione che in Lei s'impersona, per cui gli auguri fatti ad essa sono certo fra i più graditi che io possa fare a Lei personalmente.

Mi abbia con distinti doveri e cordiali saluti, dev.mo

firmato: L. MANGIAGALLI.

Il Sottosegretario dell'Interno al Touring.

S. E. l'on. Aldo Finzi, Socio Vitalizio e fondatore della Sede del Touring, le cui benemerenze nel campo degli sports, del turismo, dell'aviazione sono troppo note a tutti gli italiani perchè debbano essere ai nostri lettori ricordate, in occasione di una Sua venuta a Milano ci onorò il 5 gennaio scorso di una visita alla nostra Sede. Il nostro Presidente, L. V. Bertarelli, con opportune parole gli presentò un esemplare della medaglia commemorativa dei Duecentomila Soci. S. E. dimostrò di gradire molto l'omaggio ed assicurò che non solo Egli personalmente ma anche il Governo tutto valuta l'importanza della massima Associazione nazionale e ne desidera la collaborazione per il rapido risorgere della vita della Nazione.

Il Sottosegretario compì un'accurata visita ai vari Uffici e Reparti del Touring interessandosi vivamente ai numerosi lavori in corso.

Riconferma del Corpo Consolare.

Il Consiglio del Touring, vivamente compiacendosi per l'opera attiva e fattiva svolta dai benemeriti Rappresentanti del T.C.I. nei vari Comuni d'Italia e dell'Estero, ha deliberato di riconfermare per il biennio 1923-24 tutti i componenti il Corpo Consolare, ad eccezione, ben s'intende, di coloro che per motivi vari hanno cessato dalle proprie funzioni.

Un bel dono ai propagandisti.

Di « Terra Promessa », la bella pubblicazione, riccamente illustrata, che i Soci Vitalizi del 1922 ebbero in dono, sono ancora disponibili poche centinaia di copie. Le abbiamo destinate in dono a tutti quei propagandisti che procureranno *due nuove associazioni Vitalizie* o *due passaggi a Vitalizio* (il proprio compreso). « Terra Promessa » è dono che indubbiamente stimolerà un largo numero di propagandisti ad assicurare al Sodalizio una larga schiera di Vitalizi. Nel 1922 se ne iscrissero quasi 8.000; nel 1923 non dovrebbe essere difficile raccoglierne il doppio.

Per i Soci di Roma che non ricevettero l'"Annuario,,.

Dopo lunghe pratiche svolte dalla nostra Delegazione Romana ci fu possibile ritirare dalla Direzione locale delle Poste di Roma, un blocco di 267 *Annuari* giacenti presso l'Ufficio Postale di Roma e non mai ritirati dai Soci destinatari. Attualmente essi sono presso l'Ufficio di Roma della nostra Delegazione (Piazza Colonna, Ufficio Viaggi e Turismo dell'ENIT) e pertanto quei Soci che non ricevettero ancora l'*Annuario* potranno rivolgersi a detto Ufficio per informarsi se la copia ad essi destinata trovasi fra il blocco degli Annuari ritirati dalla Posta. In tal caso dietro presentazione della tessera sociale verrà senz'altro consegnata la copia loro spettante.

Per la visita ai Musei e Gallerie.

Una recente disposizione ministeriale pubblicata nel numero 295 della *Gazzetta Ufficile* (18 dicembre 1922) ha introdotte alcune importanti ed assennate disposizioni tendenti a favorire la visita alle molte raccolte dello Stato chè costituiscono per i turisti italiani e stranieri un richiamo di così grande interesse.

Sono state infatti istituite delle tessere di abbonamento che vengono poste in vendita non solo dagli Uffici di Segreteria dei principali istituti governativi che sovraintendono ai Musei e alle Gallerie, ma anche presso tutti gli Uffici dell'Ente Nazionale per le Industrie Turistiche. Le tessere distribuite dall'ENIT avranno decorrenza dal giorno in cui per la prima volta verranno usate: le tessere mensili vengono poste in vendita a

L. 45, le trimestrali a L. 90, le semestrali a L. 130 e le annuali a L. 200. Tali tessere riusciranno certo molto utili ai turisti e agli amatori d'arte, i quali acquistandole realizzeranno una notevole economia potendo con esse avere accesso alle R. Gallerie, Musei e scavi di tutto il Regno.

Speciali disposizioni sono contemplate nel decreto indicato per rendere più spiccia la distribuzione delle tessere d'ingresso gratuito per determinate categorie di cittadini, che debbono visitare a scopo di studio o di servizio i Musei e le Gallerie.

La validità del trittico per automobile.

La validità del trittico per importare temporaneamente automobili nel Belgio era stata finora determinata in modo che scadeva al 31 dicembre dell'anno d'emissione del trittico. La validità di un trittico emesso in novembre o dicembre durava fino al 31 dicembre dell'anno successivo.

Ora invece dal 1° gennaio 1923 il trittico ha la validità di un anno a partire dalla data d'emissione.

Un'interessante primizia

Il numero degli automezzi in Italia

L'*Annuario dell'Automobilismo*, completamente redatto sotto la direzione dell'avv. Doro Rosetti, Consigliere del T. C. I. è in corso di stampa e sarà una miniera inesauribile di notizie. Ne parleremo diffusamente nei prossimi numeri. Intanto offriamo ai lettori questi tre preziosi diagrammi. Sono una vera rivelazione specialmente per quanto riguarda le cifre degli autocarri e delle motociclette. Vennero preparati, sotto la direzione del comm. Franc. La Farina (chiamato dal Min. dei LL. PP. a far parte del suo gabinetto), dal cav. Stucchi del Ministero stesso.

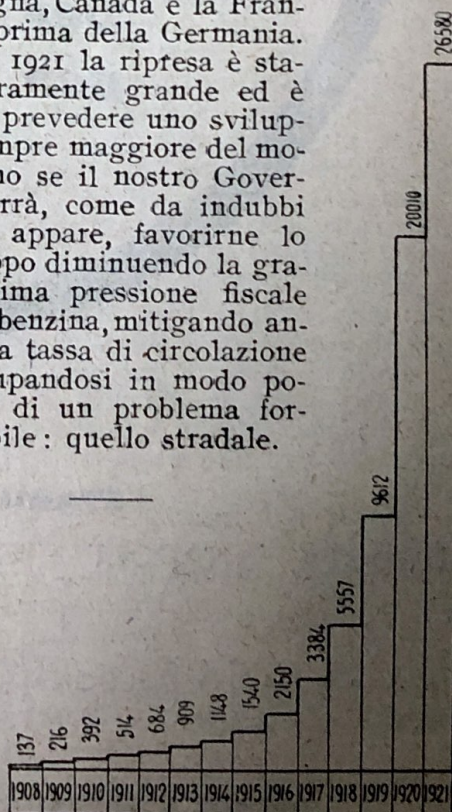
Da tempo, in difetto di statistiche, si andava ripetendo la vecchia cifra complessiva di circa 55.000 macchine, comprendente cioè le vetture, gli autocarri e le moto. Si tratta invece di cifre assai più cospicue: 33.282 autovetture, 34.500 motocicli e 26.580 autocarri. In totale 94.362 veicoli!

L'Italia, secondo questi dati ufficiali, compie una notevole ascesa nella statistica mondiale. Dall'8° posto passa al 5°, dopo Stati Uniti, Gran Bretagna, Canadà e la Francia e prima della Germania.

Nel 1921 la ripresa è stata veramente grande ed è facile prevedere uno sviluppo sempre maggiore del motorismo se il nostro Governo vorrà, come da indubbi segni appare, favorirne lo sviluppo diminuendo la gravosissima pressione fiscale sulla benzina, mitigando ancora la tassa di circolazione e occupandosi in modo positivo di un problema formidabile: quello stradale.

MUMERO DEI MOTOCICLI IN ESERCIZIO DAL 1908 AL 1921.

5882
7061
10003
12213
15380
18857
17951
20515
19029
15345
5062
21764
28604
33282
1908 1909 1910 1911 1912 1913 1914 1915 1916 1917 1918 1919 1920 1921

NUMERO DELLE AUTOVETTURE IN ESERCIZIO DAL 1908 AL 1921.

NUMERO DEGLI AUTOCARRI IN ESERCIZIO DAL 1908 AL 1921.

DIFFICOLTÀ ED OSTACOLI PER IL RIPRISTINO DEI SERVIZI INTERNAZIONALI PER I TRASPORTI DI PASSEGGERI

Uno dei più noiosi fastidi che colui che viaggia per ferrovia desidera eliminare è l'acquisto dei biglietti: egli vuol partire avendo già in saccoccia tutti i biglietti che gli son necessari per compiere il suo itinerario e la preoccupazione di procurarseli diventa tanto maggiore, in quanto il viaggio è più lungo e complicato. È infatti incomodo dover scendere di notte ai transiti di confine per acquistare nuovi biglietti di viaggio e se è vero che si è costretti a scendere per altre ragioni (visita doganale del bagaglio, visita dei passaporti, controllo del denaro esportato, ecc.) queste sono già di per sè sufficienti seccature perchè non occorra aggiungerne altre! Si aggiunga che il viaggiatore evita, con l'acquisto in partenza dei biglietti, di portare con sè forti somme di danaro liquido, soggetto a facili rischi, ed alle restrizioni dei controlli doganali.

Per procurarsi il biglietto in partenza il viaggiatore ricorre allora alla biglietteria di una stazione o, più spesso, ad una agenzia di viaggio. Il biglietto diretto (salvo eccezioni affatto trascurabili) è già prestabilito per un determinato itinerario e fra determinate relazioni (p. e. Roma-Parigi via Modane, Milano-Lucerna via Chiasso). Ma le poche « relazioni » per le quali oggi sono istituiti i biglietti non possono corrispondere alle esigenze del viaggiatore, specialmente se turista; egli ricorre allora ai *tagliandi di agenzia*. Le agenzie di una certa importanza hanno la rappresentanza di varie amministrazioni, non solo ferroviarie, ma anche di navigazione e sono autorizzate a vendere biglietti (per la loro forma chiamati a tagliando) per conto delle medesime; con il rilascio di biglietti di varie amministrazioni possono combinare itinerari svariati, di andata ritorno, circolari, a zig e zag., ecc. Il viaggiatore, pur di liberarsi dalla preoccupazione dell'acquisto dei biglietti si assoggetta volentieri a pagare quel di più che è dovuto alla agenzia come diritto fisso o provvigione e che risulta anche per il computo sempre un po' convenzionale dei cambi.

Il funzionamento dei biglietti internazionali prima e dopo la guerra.

Prima della guerra, per iniziativa delle grandi società private esercenti la rete italiana e poi con l'esercizio statale, si erano istituiti, e in seguito ampliati, i servizi per il rilascio dei biglietti diretti internazionali. Le nostre ferrovie avevano una organizzazione completa di relazioni con quasi tutte le ferrovie europee e potevano rilasciare anche biglietti circolari con imprese di navigazione, che davano modo al viaggiatore di compiere il giro del Mediterraneo. Durante la guerra si è dovuto limitare i servizi diretti a poche relazioni con la Francia e con la Svizzera. Finita la guerra, si è dimostrata da parte di tutte le amministrazioni ferroviarie la maggior buona volontà per ripristinare i servizi già esistenti ed istituirne dei nuovi, ma la varietà ed instabilità dei cambi ha creato serie difficoltà ed ostacolato la normale ripresa dei servizi.

Tuttavia per conto nostro sono state aumentate le relazioni con la Francia e la Svizzera, riprese quelle con l'Inghilterra, la Germania, l'Olanda, il Belgio e l'Austria, è stato istituito un servizio con la Ceco-Slovacchia, sono state istituite corrispondenze dirette con la Serbia, la Rumenia, la Bulgaria, la Turchia e la Grecia, con il treno di lusso Sempione-Oriente-Express, e v'è intenzione di estendere tali relazioni anche a un treno ordinario sussidiario all'S.O.E. per il quale da tempo corrono trattative fra le varie ferrovie interessate. Le nostre ferrovie hanno inoltre aderito alla nuova *Unione Internazionale per la emissione dei biglietti combinabili*, la quale ha incominciato a funzionare fin dallo scorso anno con risultati soddisfacenti, che sarebbero anche migliori se non fosse limitata, come ora, soltanto alle linee dell'Europa Occidentale, della Svizzera e dell'Italia, ed a qualche impresa di navigazione, mentre l'Unione che già esisteva prima della guerra (di marca germanica, mentre l'attuale è di marca francese) comprendeva le linee di quasi tutta Europa.

Una convenzione di una certa importanza sarebbe stata conclusa a quanto si dice, fra le FF SS., la Navigazione Generale Italiana e la Canadian Pacific Railway per la istituzione di un servizio diretto ferroviario-marittimo fra stazioni delle FF. SS. da una parte e stazioni della C. P. R. dall'altra per il tramite dei porti di Genova e di Napoli, e quelli di Quebec, S. Jhon e Montreal. Se, superate le difficoltà tecniche per la tariffa, sarà possibile che questa vada in vigore, si tratterà di un servizio di una estensione ragguardevole, del tutto nuovo. Un esempio simile ci è dato soltanto dal servizio che si stava organizzando prima della guerra fra le principali amministrazioni ferroviarie europee (esclusa, purtroppo, l'Italia), la transiberiana e le ferrovie giapponesi ed importanti linee di navigazione, con il quale era permesso al viaggiatore di organizzare un itinerario da Londra p. e. fino a Wladiwostock in andata per via di terra e in ritorno per via di mare. Chi scrive ha sottocchi uno di questi biglietti circolari: eccone l'itinerario, per erudizione del lettore: Trieste-Vienna-Varsavia-Mosca-Celiabinski-Irkutsk-Karbin-Changchum-Dairen-Schanghai-Hong Kong-Singapo-

re-Colombo-Suez. Quante migliaia di chilometri di ferrovia e di leghe marittime! Viaggio in 1ª classe, biglietto valido un anno: franchi 2463,35, cioè poco meno di quanto costa ora un viaggio di andata e ritorno Londra-Costantinopoli col Sempione-Oriente-Express! Però questo grande servizio internazionale già predisposto in ogni suo particolare, di cui avrebbe dovuto avere la direzione l'amministrazione della ferrovia transiberiana, non andò in vigore, causa lo scoppio della guerra.

Altri servizi diretti che mirano a stabilire nuove relazioni internazionali per il nostro Paese sono ora in via di organizzazione: così i servizi con la Danimarca e la Scandinavia e con l'Ungheria. Con la Jugoslavia, che pure è confinante, mentre esistono già servizi di transito e quello del Sempione-Oriente-Express, non è stato possibile stabilire finora relazioni dirette coi treni ordinari e ciò non per colpa nè per mancanza di iniziativa dell'amministrazione ferroviaria italiana.

Grande sviluppo hanno preso dopo la guerra le agenzie di viaggio, che più agevolmente rispondono alle esigenze dei viaggiatori in confronto delle biglietterie delle stazioni: per i viaggi a lungo percorso e i viaggi internazionali le agenzie forniscono non solo le informazioni riguardanti i prezzi di viaggio, gli orari, ecc., ma anche quelle riguardanti gli alberghi, i luoghi di soggiorno, ecc. Di modo che naturalmente si viene formando fra le biglietterie delle Stazioni ferroviarie e le agenzie una distinzione, nel senso che le prime corrispondono alle esigenze della gran massa dei viaggiatori, che deve compiere brevi percorsi o percorsi semplici, le seconde corrispondono specialmente, come si è detto, alle esigenze di un numero più limitato di viaggiatori, ma che ha bisogno di informazioni e di servizi diremmo sussidiari. Alle vecchie agenzie della Casa Cook e di altre ditte di rinomanza mondiale, altre si sono venute ad aggiungere. Le giovani agenzie dell'ENIT, ben note ai lettori di questa *Rivista,* si sono collocate subito in prima linea e strenuamente difendono gli interessi nazionali anche nel campo dei trasporti e della propaganda turistica.

Difficoltà per la formazione di biglietti internazionali.

Il pubblico ignora le difficoltà attuali, data la instabilità e grande variazione dei cambi, dell'organizzazione di servizi diretti. Fin che si tratta di relazioni fra due paesi, la cosa si presenta relativamente semplice: le quote di prezzo che si riferiscono ai percorsi dei due stati sono indicate nelle monete nazionali. La biglietteria italiana, che, per esempio, emette il biglietto Roma-Parigi non fa che convertire in lire italiane al cambio della giornata, il prezzo del percorso Modane-Parigi, che è in franchi francesi ed aggiunge lo ammontare così ottenuto al prezzo indicato in lire del percorso Roma-Modane. La cosa diventa però complicata quando si tratti di un itinerario nel quale siano interessate ferrovie di più di due Stati e quindi diverse siano le valute. Ad esempio, per il servizio italo-inglese, via Ostenda, le singole quote di trasporto da partenza a destino dovrebbero essere, a seconda dei vari percorsi, espresse in lire, in franchi svizzeri, in franchi francesi, in franchi belgi e in sterline; il bigliettario, che deve servire il pubblico che si affolla allo sportello, dovrebbe, a rigore, per tradurre in lire italiane le quote estere, operare quattro conversioni. Codesto sistema non essendo pratico, si è ricorso in vari casi all'espediente di indicare in una unica valuta (ad es. in franchi francesi) i prezzi riguardanti i percorsi esteri: e siccome per ottenere ciò occorre pur sempre una conversione preventiva si può adottare un tasso unico di conversione, essendo i cambi oscillanti; così si indicano in tariffa per ciascun percorso diverse serie di prezzi, corrispondenti ad una scala di cambi medi entro i quali si presume che per un certo tempo possano essere contenute le oscillazioni ed, a seconda di queste ultime, le biglietterie sono poi avvertite di applicare per ciascun percorso estero questa o quella serie. Il vantaggio per il bigliettario è che, trovando egli indicate le quote estere in una sola valuta, deve operare una sola conversione.

Ma neppure questo sistema è troppo semplice: essendo frequenti le oscillazioni, gli ordini e contro ordini alle stazioni per i cambiamenti delle serie da applicare si susseguono vertiginosamente. Qualche volta avviene che, per la svalutazione crescente di certe monete, si è costretti a modificare le serie di prezzi già esistenti in tariffa. Altre volte avvengono cambiamenti veri e propri per aumenti di tariffa, i quali importano la ristampa completa delle pubblicazioni di servizio.

Volendo poi combinare dei servizi cumulativi con le imprese di navigazione la situazione si complica maggiormente a causa dei diversi criteri che, per effetto di particolari accordi fra le compagnie marittime, si adottano per la fissazione dei prezzi. Così, volendo istituire un biglietto circolare ferroviario marittimo per il giro del Mediterraneo, come ne esistevano già prima della guerra, bisogna tener presente, per le sole tratte marittime, che i prezzi di quelli riflettenti percorsi fra porti italiani sono ordinariamente in lire italiane, i prezzi dei percorsi da nostri porti a porti esteri sono in lire-oro da computarsi al cambio sulla sterlina (mentre a rigore stando al valore legale dovrebbero invece essere computate al cambio sul dollaro); viceversa i prezzi delle compagnie francesi sono sempre in franchi. Non mancano poi casi di servizi marittimi come quelli con la Tunisia, in cui i prezzi delle compagnie italiane sono indicati, per il percorso dall'Italia alla Tunisia, in lire italiane e per il percorso in senso inverso in franchi francesi. E così potremmo continuare con altri esempi per dimostrare ancora una volta l'aggrovigliamen-

to della situazione. E ciò solo per la riscossione dei prezzi dei biglietti.

Un secondo lavoro non meno ingarbugliato, avviene poi in sede di liquidazione. Per un biglietto diretto venduto in Italia, l'amministrazione italiana deve liquidare a quelle estere le quote di prezzo afferenti ai loro percorsi, ma, siccome il giorno di liquidazione non corrisponde a quello dell'incasso e fra l'uno e l'altro giorno possono verificarsi differenze nel cambio, così le amministrazioni sono soggette a perdite o a guadagni.

Quanto si è scritto finora basterà per dare un'idea al lettore della difficoltà e complessità che presentano attualmente i servizi diretti per le amministrazioni ferroviarie, della spesa relativa che essi importano e della necessità che ne deriva di limitarli a quelli strettamente indispensabili e ciò fin tanto che durerà l'anormalità della situazione.

Un'altra difficoltà: il caos dei regolamenti.

Un'altra ragione della difficoltà dei servizi diretti, indipendenti però dalla situazione attuale, e che invano finora si è cercato di superare, è la differenza di norme di trasporto che vigono sulle ferrovie dei vari stati in materia specialmente di validità, di fermate intermedie e di trasporto di ragazzi. Un ragazzo, per citare un esempio, è trasportato a metà prezzo: in Francia dai 3 ai 7 anni, in Svizzera dai 4 ai 10, in Inghilterra dai 4 ai 12 e così via.

Pare impossibile che le varie amministrazioni non siano arrivate finora a mettersi d'accordo per stabilire, almeno per i servizi diretti, norme comuni, sicchè in fondo il vantaggio dell'acquisto del biglietto diretto debba limitarsi unicamente al pagamento immediato del prezzo di trasporto. Il viaggiatore, ad ogni passaggio di frontiera deve stare ben attento di leggere le norme riportate sui tagliandi dei biglietti o riassunti nella parte interna della copertina per non incorrere in irregolarità!. A questo riguardo sia detto a nostra lode che, sempre quando il viaggio nel nostro territorio si effettua sotto il regime della tariffa differenziale, le prescrizioni in materia di fermate e di validità sono abbastanza liberali. In genere le prescrizioni più restrittive riguardano percorsi francesi; le più liberali sono quelle riguardanti i percorsi svizzeri e germanici. Per le ferrovie inglesi si ha l'abitudine di abbondare in materia di facilitazioni per la classe superiore, più restrittive sono invece le disposizioni riguardanti la classe inferiore: in Inghilterra esistono in genere solo due classi, la distinzione in tre classi è riservata solo per i servizi con il continente.

Le ferrovie europee da molti anni hanno per i trasporti di merci adottato un codice comune di trasporti, che è conosciuto sotto il nome di *convenzione di Berna*. Un progetto egualmente di convenzione internazionale, con norme comuni per i trasporti di viaggiatori e bagagli, è stato approvato prima della guerra dalle principali amministrazioni europee, ma non ha mai ricevuto sanzione: eppure sembra che un regolamento internazionale di quel genere, escludendo da esso la parte riguardante i danni alle persone, dovrebbe presentare maggiore facilità ad essere condotto in porto, per la minore complessità dei rapporti, in confronto di quelli considerati dalla convenzione già esistente per le merci. Secondo informazioni degli ambienti ferroviari, pare però che un comitato internazionale, una delle tante filiazioni del Congresso della Pace, si stia occupando di darci una convenzione internazionale completa, riguardante tanto i trasporti di persone quanto quelli di cose: speriamo di non dover attendere ancora molti anni prima di vedere gli effetti delle lodevoli intenzioni di codesto Comitato.

Intanto, siccome siamo soliti a parlare male di noi stessi, è bene ricordare che qualche cosa di buono modestamente e silenziosamente — forse troppo — hanno già fatto le Ferrovie italiane: un decreto reale dell'anno scorso, autorizza le nostre ferrovie ad estendere, per i servizi internazionali, il trasporto gratuito dei ragazzi fino ai 4 anni, quello a metà prezzo fino ai 10, ed ampliare, sempre per i servizi internazionali, le norme in materia di validità e di fermate intermedie.

Di queste modalità si sono valse e si valgono le nostre ferrovie a seconda delle esigenze particolari di ciascun servizio diretto, in modo che venga evitato, per quanto possibile al viaggiatore, passando la frontiera, di trovare sensibili differenze fra le nostre condizioni di trasporto e quelle delle ferrovie estere. Le disposizioni del decreto offrono a questo riguardo sufficiente larghezza di azione alle nostre ferrovie.

Avv. F. LANDRA.

LA SCUOLA PRATICA DELL'ALBERGATORE DI ROMA

Anche quest'anno l'Ente Nazionale per le Industrie Turistiche col concorso dell'Opera Nazionale Combattenti, della Associazione Italiana Albergatori, del Comune e della Camera di Commercio di Roma, ha aperto in quella città una Scuola Pratica dell'Albergatore nella quale sarà impartito l'insegnamento della lingua italiana e francese, tecnica alberghiera e contabilità di albergo, trasporti, comunicazioni e geografia turistica, dattilografia. Le lezioni che si inizieranno il 1° febbraio, finiranno con la fine di giugno. Gli allievi saranno accolti in vari alberghi di Roma in qualità di apprendisti e quivi presteranno servizio quotidiano in ogni ramo dell'azienda, nessuno escluso, secondo le norme prescritte al personale ordinario degli alberghi stessi. Le lezioni teoriche avranno luogo nei giorni feriali, dalle 15 alle 18, in locali da destinarsi, meno le lezioni di dattilografia che saranno tenute nelle ore della sera.

Gli allievi riceveranno gratuitamente il vitto negli alberghi dove prestano servizio.

L'Opera Nazionale Combattenti ha istituito 6 assegni da L. 250 mensili, per consentire ad altrettanti ex combattenti di frequentare la Scuola; a costoro l'O. N. C. rimborserà inoltre le spese di viaggio e la tassa di iscrizione al corso.

Gli autoveicoli in Gran Bretagna e negli Stati Uniti.

In un recente discorso all'Istituto dei Trasporti, Sir Henry Maybury, Direttore delle strade, Ministero dei Trasporti, ha citato alcuni dati statistici sulla circolazione degli autoveicoli in Gran Bretagna, comparati con quella degli Stati Uniti.

Al 31 agosto 1921 erano state pagate in Gran Bretagna tasse per 870.782 autoveicoli; mentre negli Stati Uniti al 31 dicembre 1921 erano state emesse licenze di circolazione per 10.448.632 autoveicoli.

L'automobile a due ruote.

Fra i numerosi tentativi per creare un tipo di motocicletta più comoda, o per riunire in una sola macchina la leggerezza della motocicletta e la comodità dell'automobile, è notevole un tipo, di cui diamo la figura, costruito da una Casa straniera.

La caratteristica fondamentale, alla quale sono da ascriversi i successi che questo tipo avrebbe ottenuto consiste nel collocamento del motore sulla ruota anteriore. Il motore ha cinque cilindri di 52×60 mm. e gira con la ruota stessa, ma con una somma di giri molto superiore. È una nuova applicazione del motore di rotazione che è in uso per gli aeroplani.

Ecco i principali dati della nuova macchina; Motore: Rotativo a 5 cilindri; cilindrata: 640 cmc.; forza: 6,50 HP; consumo di olio: circa 1 terzo di litro per 100 km.; consumo di benzina: circa tre litri per 100 km.; peso: circa 125 kg.; velocità: da passo di uomo a 90 km. all'ora.

L'AUTOMOBILE A DUE RUOTE.

Il Salone di New York.

Il Salone dell'Automobile di New York, inaugurato il 6 gennaio nel Great Central Palace, ha ottenuto pieno successo con il concorso di molte Case costruttrici dei due continenti. Una larga influenza della tecnica europea facilmente si riscontrò sugli châssis americani; così le valvole in testa, i motori a regime elevato e i freni sulle ruote anteriori largamente figurano nel Salone di quest'anno, mentre nessuna di queste applicazioni, non più nuove in Europa, appariva all'Esposizione dell'anno scorso.

La produzione italiana è convenientemente rappresentata dagli ultimi modelli della *Fiat*, che delle fabbriche europee è fra le più favorite dal pubblico americano. Anche le Case costruttrici francesi attraggono l'attenzione dei visitatori. Fra le curiosità di maggior rilievo vi è uno châssis costruito dalla Cleveland, tutto in alluminio, compresi gli assali, l'albero a gomiti e le sfere, il di cui peso raggiunge appena 420 chili. Anche le Rolls-Royce, costruite in America, sono esposte al Salone, ma fra le Case americane il maggior interesse è forse suscitato dalle marche del gruppo della General Motors.

Notizie varie.

Una motoaviette italiana. — È stata recentemente costruita a Torino una *motoaviette*. Trattasi d'un piccolo monoplano sul quale verranno esperimentati dei motori da motocicletta modificati per la loro applicazione. L'aeroplano servirà anche per il volo a vela.

Servizio aereo fra l'Egitto e la Persia. — La Direzione Generale delle Poste Egiziane del Cairo informa che sono accettate le corrispondenze per via aerea per Buskire nel Golfo Persico, per Teheran, Hamadan, Ispahan e Meskod.

Dispositivo per atterraggio. — Agli Stati Uniti d'America una ditta costruttrice d'aeroplani sta provando un dispositivo di atterraggio su un piccolo velivolo porta-messaggi. In volo si possono ritirare gli attacchi del carrello sicchè esso reso libero scende a terra sostenuto da un piccolo paracadute. Bloccando le valvole di scarico dei due cilindri inferiori del motore si arresta l'elica in

posizione perfettamente orizzontale. In queste condizioni l'apparecchio può atterrare sulle praterie dall'erba alta e folta.

Servizio aereo Londra-Colonia. — Questa linea da poco tempo inaugurata si sta affermando con crescente successo. Le 15 ore di viaggio, che il treno ed il battello richiedono, sono ridotte, per via d'aria a 4 ore e mezzo, compresa una sosta a Bruxelles per la colazione. Il biglietto di andata Londra-Colonia in aeroplano costa 5 sterline e 10 scellini; quello d'andata e ritorno 10 sterline. La distanza è di 350 miglia. Per il servizio postale, in aggiunta alla affrancatura ordinaria, la sopratassa sarà di 2 pence per oncia. La posta aerea accettata a Londra fino alle 9 antimeridiane, arriva a Colonia alle 15.30 dello stesso giorno. La distribuzione avviene nel pomeriggio e alla sera.

Catapulta per la partenza degli aeroplani senza motore. — All'Aerodromo di Croydon sono stati fatti esperimenti con una catapulta per la partenza di aeroplani senza motore. Un piccolo monoplano fu lanciato in aria ad una altezza di 15 piedi. L'esperimento ha avuto buon esito e verrà ripetuto perfezionando il sistema di lancio.

Il più grande motore d'aviazione. — Si sta sperimentando in Inghilterra un motore per aeroplani a 12 cilindri, capace di sviluppare una potenza di 1600 HP. Tale motore sarebbe capace di conservare la sua potenza anche alle alte quote.

Aeroplano con ali estensibili. — È nota l'importanza grandissima che ha in un apparecchio aereo lo scarto della velocità. Uno dei mezzi coi quali può rendersi sensibile tale scarto è l'estensione a volontà della lunghezza dell'ala. Recentemente in Inghilterra è stato costruito un aeroplano colle estremità delle ali che possono esser fatte sparire a piacere. Tale aeroplano dopo aver volato a 170 km. all'ora ha ridotto la sua velocità a 60 km. e successivamente a 20 km. all'ora prima di atterrare. L'allungamento e l'accorciamento delle ali fatti in pieno volo richiedono non più di 6 secondi.

Grandi aeroplani metallici. — Dopo i buoni risultati dati dalle costruzioni aeronautiche interamente metalliche, in Inghilterra si vuol dar maggior sviluppo a tale genere di costruzione. In un grosso apparecchio a grande raggio d'azione si sarebbe risparmiato il 10 % in peso rispetto alla costruzione in legno.

Nuovi apparecchi commerciali. — È in costruzione un nuovo tipo inglese di apparecchio commerciale che potrà volare usando solo il 10 % della sua potenza. Esso trasporterà 18 persone e il bagaglio ed avrà una

bellissima cabina passeggeri con installazione per la luce, il riscaldamento, la radiotelefonia, la *toilette*. Dovrebbe essere posto in servizio sulla Parigi-Londra nella prossima estate.

TURISMO

La Casa del Turismo di Chambéry.

Un italiano di larghe vedute, savoiardo per elezione, al quale la Savoia già deve il superbo servizio automobilistico delle *Malles de France* che nella passata stagione turistica solcò con i suoi torpedoni Fiat tutte le strade della Savoia, trasportando migliaia di viaggiatori, spingendoli fino a Torino, il barone Lalia Paternostro lanciò l'idea di una casa centrale del turismo a Chambéry. L'idea geniale trovò favorevole terreno e si sviluppò rigogliosa.

Un vasto fabbricato fu acquistato ed oggi fervono i lavori di adattamento. In esso Chambéry raccoglierà gli Uffici della sua « Pro loco » (Sindacato di Iniziativa), un Ufficio della P. L. M.; quelli delle *Malles de France* automobilistiche; dell'Agenzia Havas e della *Savoie Publicité;* quelli delle vetture a letto ed un Ufficio di cambio-valute. Comprenderà pure un bar-gelateria; un ristorante all'italiana; sale di riposo e di lettura; botteghe di specialità savoiarde e di prodotti delle piccole industrie locali: profumerie, fiori, cartoline illustrate; servizio di parrucchiere, ecc. Vi sarà un'esposizione permanente degli Artisti Savoiardi, un chiosco per concerti, un'orchestra stabile e gratuitamente saranno visibili guide ed orari, bollettini speciali e meteorologici ed apposito personale darà le più complete informazioni turistiche.

E mentre ferve il lavoro di arredamento della *Maison du Tourisme,* i promotori si preoccupano di migliorare le relazioni turistiche fra Francia e Italia. In un viaggio del settembre passato le *Malles de France* portarono a Torino una larga rappresentanza della stampa di Savoia. Nella visita furono aperte trattative dall'Ufficio di Viaggio e Turismo dell'ENIT e della «Pro Piemonte» che lo rappresenta, per una migliore intesa fra le regioni confinanti ed un miglioramento delle facilitazioni di viaggio. Ora i frutti sono prossimi a maturanza.

Il 18 maggio prossimo sarà iniziato il servizio automobilistico Aix-les-Bains-Chambéry-Torino, che stabilirà relazioni settimanali più intime fra le regioni finitime e sorelle. Le vetture ripartiranno da Torino per Chambéry ed Aix-les-Bains il 21 maggio, e così di seguito, tutti i venerdì dalla Francia ed i lunedì da Torino, alle ore 8, e fino al settembre venturo.

Le vetture, partenti dalla sede dell'Agen-

zia Generale delle *Malles de France* di Aix faranno sosta a Chambéry, alla *Maison du Tourisme*, e scalo a Torino presso l'Ufficio di Viaggi e Turismo dell'ENIT in piazza Castello, donde muoveranno in partenza per i viaggi di ritorno.

La tassa a favore dell'ENIT difesa dagli albergatori tedeschi.

Un articolo di fondo della Rivista *Das Hôtel* (8-XII-1922), organo della Associazione degli albergatori tedeschi, contiene un'interessante difesa di quella *tassa turistica*, a vantaggio dell'ENIT, che gli albergatori nostri hanno tanto avversato. Scrive la Rivista: « Agli albergatori tedeschi nella loro giusta lotta contro gli strangolatorii effetti della tassa alberghiera, che viene esatta tanto dallo Stato come dai Comuni, si risponde sovente citando le tasse corrispondenti d'Italia e di Francia. Si argomenta cioè che nei predetti Paesi vengono applicate tasse simili, che vengono pagate senza nulla eccepire. Ma questo paragone zoppica fortemente. Sulla legislazione francese nei riguardi delle tasse turistiche abbiamo già informato i lettori, ed essi sanno che una certa parte del ricavato delle tasse viene usato in Francia allo scopo di favorire il concorso dei forestieri. Ciò si verifica pure in Italia, mentre in Germania nè lo Stato nè alcun Comune destina un solo *pfennig* delle colossali somme ricavate dalle tasse turistiche a favorire il concorso dei forestieri o l'industria alberghiera.

Non ci pare perciò fuori di luogo far conoscere ai nostri lettori le più importanti disposizioni della legge sulla tassa turistica che vige in Italia; tanto più che attualmente in Germania ha preso piede un movimento diretto a ridurre i gravami fiscali che pesano sui forestieri ad una misura comprensibile e sopportabile ».

E qui la Rivista, dopo aver riportato alcuni articoli dello Statuto dell'ENIT, così commenta: « Ciò che è più notevole è che l'intera tassa turistica dell'ENIT serve al solo scopo di favorire il movimento dei forestieri, o, con altre parole, offre ai visitatori stranieri vantaggi tangibili in corrispondenza del denaro preso loro con le tasse. Quale differenza enorme fra la tassa turistica italiana e le tasse tedesche!

« Altra notevole differenza sta nell'importo della tassa. Mentre essa oggi in Germania ha superato ogni misura e somiglia più che a una tassa ad un cappio, la tassa italiana dell'ENIT è contenuta in modestissimi limiti e il forestiere non si accorge quasi di essa e paga senza brontolare. Il forestiere sa pure, in modo esatto, che egli deve pagare una *tassa*, poichè essa gli viene posta davanti in forma di bollo. Il legislatore tedesco invece

ha obbligato gli albergatori a conglobare la tassa turistica col prezzo della camera perchè il viaggiatore non si accorga — per carità! — fino a qual punto egli venga spogliato dallo Stato. Altra differenza ancora fra la tassa turistica italiana e le tedesche consiste nel fatto che la tassa del 0,2 % che gli albergatori italiani esigono per l'ENIT (1), non viene calcolata anche sugli accessori, come riscaldamento, telefono, ecc., mentre in Germania tutti i servizi e tutti gli *extra* vengono tassati. Come se la tassa sul carbone non fosse già balordamente alta e non lo fosse anche l'abbonamento al telefono!

« È da notare infine che, accanto alla tassa turistica, in base alla legge N. 795 del 10 giugno 1921, si deve pagare in Italia anche una tassa di lusso. Questa tassa di lusso distingue gli esercizi in diverse categorie. Per esempio per una camera del prezzo di L. 5, si pagano soli 5 centesimi di tassa di lusso; ed esistono nella vecchia Italia, come pure nelle nuove Provincie, molti alberghi il prezzo delle cui camere rimane al di sotto di L. 5.

« Come conclusione notiamo: la tassa dell'ENIT viene ad avvantaggiare il movimento dei forestieri, e perciò anche l'industria alberghiera. Tanto la tassa di lusso come anche la tassa dell'ENIT rimangono per gravezza molto indietro delle tasse tedesche. Per una camera in alberghi di 2ª categoria del prezzo di L. 5 si pagano in Italia 5 centesimi. Invece in Germania su una camera del prezzo di L. 5 (o marchi oro 4) si paga il 10 % allo Stato e il 15 % al Comune di tassa turistica, ossia un marco oro di tassa. Questo contro 5 centesimi, ossia 4 pfennig, in Italia ».

(1) Il testo tedesco cade in errore affermando che la tassa dell'ENIT corrisponde al 2 %; purtroppo tale errore abbiamo visto sovente ripetuto su Riviste italiane.

Che ne pensano gli albergatori italiani, sistematici oppositori dell'ENIT? L'istituzione che in Italia essi vorrebbero sopprimere o snaturare viene citata ad esempio in Germania e se ne auspica l'avvento!

Tessere di autorizzazione per il transito Francia-Italia.

L'ENIT ci comunica che il Ministero degli Affari Esteri con recente disposizione ha deliberato di estendere anche ai turisti provenienti da Nizza e che intendono recarsi in brevi gite sulla Riviera Italiana le facilitazioni accordate ai turisti che dalla Svizzera si recano nella regione dei laghi. L'Ufficio Viaggio e Turismo di Nizza dell'ENIT è stato autorizzato a raccogliere le prenotazioni ed a presentare — per il visto — al R. Consolato italiano le tessere di transito valevoli tre giorni che autorizzano il passaggio della frontiera ai turisti. La tassa per detto visto sarà di franchi 2.

Dall' 11 dicembre al 10 gennaio.

11 Dicembre, *Berlino*. — Il ciclista italiano Rizzetto vince la gara individuale a punti nell'ora, allo *Sport Palast* di Berlino.

14 Dicembre, *Borgomanero*. — Sulla provinciale Borgomanero-Romagnano il motociclista Nino Vanoni stabilisce il nuovo « record » italiano del km. lanciato con moto di 750 cmc. in 26" 1/10 (media oraria di 137,931).

17 Dicembre, *Gardone Riviera*. — Il concorso automobilistico di regolarità III Coppa del Garda, da Milano a Gardone, è vinto dal « gentleman » Vittorio Rosa, seguito nell'ordine, in classifica generale, da Piccoli e Danieli.

17 Dicembre, *Milano*. — Ha termine, dopo tre laboriose sedute il Congresso Nazionale dei Delegati del *Moto Club* d'Italia. Tra le decisioni più importanti è quella del ripristino dei campionati su strada in una serie di prove.

17 Dicembre, *Milano*. — Sulla ex Piazza d'Armi, alla presenza di S. A. R. il Conte di Torino, viene posta la prima pietra del Palazzo dell'Automobilismo e Sport.

17 Dicembre, *Trieste*. — Il I Criterium Invernale Motociclistico è vinto dal triestino Luigi Gregoris. (180 chilometri del percorso in 2 36' 10" 2/5 alla media di km. 69,010).

18 Dicembre, *Milano*. — La Commissione Sportiva dell'A. C. I. si raduna a Milano per la compilazione del calendario delle manifestazioni 1923.

18 Dicembre, *Parigi*. — Si rendono note le date dei GG. PP. Automobilistici di Francia 1923 da svolgersi sul Circuito di Tours.

20 Dicembre, *Napoli*. — Aldo Nadi, in un « match » di fioretto, batte il maestro Ugo Pisanelli con 20 a 10.

22 Dicembre, *Milano*. — Erminio Spalla è vincitore ai punti, in un « match » di 15 rounds, del boxeur inglese Penwill.

22 Dicembre, *Roma*. — Una Commissione d'industriali, di tecnici e di sportivi, presieduta dal gr. uff. L. V. Bertarelli, presidente del T. C. I., è ricevuta dal Ministro delle Finanze, al quale espone la necessità di ridurre le tasse sulla benzina.

25 Dicembre, *Novi Ligure*. — La « Nazionale » italiana, battendo la squadra novese, in allenamento, con 3 a o, pone la sua candidatura alla vittoria contro la Germania.

25 Dicembre, *Roma*. — La VIII Coppa di Natale di nuoto è vinta da Omero Chiesa (150 m. in 59" 3/5).

25 Dicembre, *Roma*. — S. M. il Re riceve, a Villa Savoia, il marciatore olimpionico Ugo Frigerio, il quale compie esercizi di marcia davanti al Sovrano e alla famiglia reale.

25-26 Dicembre. — I « matches » internazionali amichevoli giuocati sui vari campi d'Italia dalle nostre squadre calcistiche contro agguerriti « teams » stranieri, indicano l'ottimo grado di forma dei nostri foot-ballers italiani.

27 Dicembre, *Milano*. — Sullo stradale Sesto-Monza l'ex campione ciclista Piralla stabilisce il « record » italiano del km. lanciato per bicicletta a motore in 52" 1/10 (media oraria 69,090).

28 Dicembre, *Sesto Calende*. — L'aviatore Sandro Passaleva, sullo specchio d'acqua tra Arona e Sesto Calende, a bordo di un idrovolante italiano ha stabilito il « record » mondiale del km. per idrovolante, in 12" 19/20 (media 277,992). Nella prova più veloce Passaleva raggiunse la media di 281,250.

29 Dicembre, *Milano*. — La lunghissima serie di incontri per la conquista della Coppa Alignani è coronata dalla finale tra le squadre di basket-ball del-

l'Internazionale e dell'Assi. L'Internazionale guadagna l'ambito trofeo per 24 a 19.

31 DICEMBRE, *Parigi.* — Il campione di boxe di Francia (pesi medio-massimi) Nilles, batte ai punti il boxeur americano Moran.

1 GENNAIO, *Milano.* — L'incontro tra la squadra nazionale di foot-ball italiana e quella germanica termina con la vittoria dei nostri calciatori per 3 a 1.

1 GENNAIO, *Modena.* — Il torneo calcistico indetto dal Modena per la conquista della Coppa d'Oro è vinto dall'Itellas di Verona.

1 GENNAIO, *Pola.* — Il III Giro Notturno Podistico di Pola segna la vittoria di Ernesto Tercovich (6500 metri in 21' 1" 3/5).

4 GENNAIO, *Parigi.* — La Fed. Int. Aeronautica omologa il «record» del mondo di velocità stabilito dall'aviatore americano Mitchell il 18 ottobre 1922 a Mont Cleneus nel Michigan (km. alla media di 361,280).

4 GENNAIO, *Parigi.* — Giunge notizia che a Biskra (Marocco) l'aviatore tenente Thoret ha battuto ogni «record» del volo a vela e del volo librato a bordo di un apparecchio con motore, restando in aria 7 ore, dopo avere spento il motore.

5 GENNAIO, *Milano.* — Presente S. E. Aldo Finzi, si inaugura a Milano la IV Esposizione Internazionale Ciclo-Motociclistica. Nello stesso giorno S. E. Finzi visita la sede del T. C. I., dove gli viene offerta la medaglia dei 200.000 Soci, e partecipa ai lavori per l'assegnazione del Premio Costamagna, che è attribuito a Felice Nazzaro. Il ministro sportivo assiste anche a riunioni aviatorie.

6-7 GENNAIO, *Genova.* — Nello storico Palazzo S. Giorgio si svolge il XLVIII Congresso dell'Unione Velocipedistica Italiana.

7 GENNAIO, *Nizza.* — Il cavallo italiano Miodraz vince il Premio Gelsomini (m. 3000 - 7000 fr.).

10 GENNAIO, *Genova.* — Il C. D. dell' U. V. I. stabilisce che agli effetti del campionato ciclistico italiano su strada 1923 siano valevoli le seguenti prove: Milano-S. Remo; Milano-Torino; Giro di Romagna; Giro d'Italia; Giro del Veneto; Milano-Modena; Giro della Toscana; «XX Settembre».

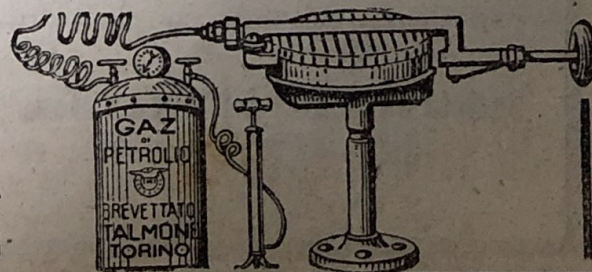
L'attività sportiva che, solo pochi anni addietro, languiva nei mesi invernali, pare invece — da qualche tempo — avvivata da più intenso ritmo proprio nel periodo delle nebbie e delle piogge.

Lo sport di stagione è, naturalmente, costituito dal foot-ball. Qualche centinaio di squadre partecipa ai campionati, diviso nei ranghi delle 5 divisioni: la prima di queste comprende i grandi squadroni, nei quali si fa del professionismo più o meno larvato; l'ultima, invece, le piccole squadre dei modesti centri provinciali in cui, però, la fiamma della fede sportiva arde con impareggiabile intensità.

Ma gli sguardi delle grandi folle sono volti tutti alle vicende del campionato di I Divisione che accoglie le 36 più forti squadre d'Italia, divise in 3 gironi.

Dopo le partite di domenica 7 gennaio le classifiche erano le seguenti:

Girone A: Sampierdarena punti 15; Pisa p. 14 (con due partite giocate in meno); Torino 13; Internazionale 7; Petrarca 6; U. S. Torinese 6; Mantova 5; Speranza 0.

Girone B: Genoa 17; Bologna 15; Legnano 13; Iuventus 10; U. S. Cremonese, Derthona, Milan 9; Modena 8; Rivarolese e Spezia 5; Esperia 4; Udinese 2.

Girone C: Padova (con una partita giocata in meno) 14; Alessandria, Spal, Livorno 14; Novara 10; Doria 8; U. S. Milanese e U. S. Lucchese 7; Savona e U. S. Novese 6; Pastore 4; Brescia 2.

Il campionato ha subìto, durante le feste natalizie e di Capodanno, una sosta. Nel corso di essa non si sono svolti soltanto i soliti « matchs » amichevoli tra squadre nostre e squadre straniere, sibbene anche il grande incontro tra la « nazionale » italiana e quella germanica.

La partita giocata a Milano, sul campo del Milan, per Capodanno, davanti a una folla immensa, ha segnato una netta vittoria dei calciatori italiani per 3 a 1.

E a proposito di affermazioni della « nazionale » italiana sarà bene ricordare che essa non subisce più sconfitte dal 1920. In quell'anno, nel corso alle Olimpiadi d'Anversa, l'« undici » nazionale batteva le squadre di Norvegia e d'Egitto, ma veniva a sua volta battuto da quelle di Francia e di Spagna. Da allora, ripetiamo, non più uno scacco dei nostri colori come appare da questo stato di servizio dei calciatori azzurri:

20-2-1921 (Marsiglia) Italia b. Francia 2-1; 6-3-1921 (Milano) Italia b. Svizzera 2-1; 5-5-1921 (Anversa) Italia b. Belgio 3-2; 8-5-1921 (Amsterdam) Italia e Olanda 2-2; 7-11-1921 (Ginevra) Italia e Svizzera 1-1; 15-1-1922 (Milano) Italia e Austria 3-3; 26-2-1922 (Torino) Italia e Cecoslovacchia 1-1; 21-5-1922 (Milano) Italia b. Belgio 4-2; 3-12-1922 (Bologna) Italia e Svizzera 2-2; 1-1-1923 (Milano) Italia b. Germania 3-1.

***

Mentre foot-ball e boxe, insieme alla scherma e agli sports del ghiaccio e della neve, dividono i favori degli « sportsmen » militanti, gli sports estivi vivono in questo periodo attraverso le discussioni dei congressi.

Le più importanti riunioni nazionali di delegati dei vari clubs, tenutesi tra dicembre e gennaio sono state quelle della Commissione sportiva dell'A. C. I.; del Moto Club d'Italia; e dell'Unione Velocipedistica Italiana. Le prime due riunioni hanno avuto luogo a Milano, la terza a Genova.

Crediamo di non essere tacciati d'ottimismo se affermiamo che quest'anno nei congressi il tono della discussione è stato più elevato, i lavori sono proceduti con maggiore ordine e speditezza, i risultati tangibili sono apparsi assai superiori a quelli ottenuti nel passato.

Nei riguardi degli enti che sovraintendono all'attività sportiva dell'automobile e della motocicletta è da rilevare il fatto che essi si son visti sottoporre, per la relativa approvazione e inclusione nel calendario, un numero di prove assolutamente.... impressionante.

Questo fatto dimostra il « crescendo » magnifico degli sports meccanici che, iniziatosi nell'immediato dopoguerra, continua con moto accelerato; ma dimostra anche la ne-

cessità che, con opportune restrizioni, si ponga un limite all'attività organizzativa dei singoli *clubs* onde non accada che — anzichè coll'incoraggiare il progresso e lo sviluppo meccanico — le prove di sport finiscano col creare condizioni di maggiore difficoltà a quel progresso e a quello sviluppo.

Il fatto saliente del mese scorso è, a parer nostro, costituito dall'eccezionale *performance* compiuta a Sesto Calende, sopra un idrovolante « S 15 », da Sandro Passaleva.

Una più esatta interpretazione del regolamento dei « records » internazionali fa ascendere la media ottenuta da Passaleva, e regolarmente registrata dai cronometristi ufficiali, a km. 281,250 orari!

Questo superbo « record » mondiale sembra debba dischiudere un'êra nuova di operoso e sfolgorante progresso per l'aviazione italiana, tanto più che esso non rimane un fatto isolato ma s'inquadra in tutta una serie di atti e di manifestazioni, in virtù dei quali l'ala d'Italia sicuramente spera la sua riscossa. Importantissima a giusto riguardo l'istituzione del Commissariato dell'Aviazione, assunto direttamente da S. E. Mussolini che avrà con sè l'on. Finzi.

Guidata da tali uomini l'aviazione italiana non mancherà di conseguire quel primato che — per genialità di tecnici e audacia di piloti — bene ad essa compete.

In una camera della canonica della chiesa di S. Angiolo Vico l'Abate sulla cima di un colle a pochi km. da Firenze è una **Madonna col Bambino**, tavola di evidente fattura di Ambrogio Lorenzetti e con la data 1319, che *Giacomo De Nicola* illustra nel *Bollettino d'Arte del Ministero della P. I.*, agosto 1922. La più antica opera prima conosciuta di Ambrogio è del 1331 (affreschi in S. Francesco a Siena); questa dei dintorni di Firenze (che potrebbe testimoniare un ignorato soggiorno dell'artista senese sulla riva dell'Arno) è dunque la più antica opera datata di lui e riapre la questione se egli fu veramente, come si crede, minore di anni del fratello Pietro. E non può essere nemmeno la prima opera rivelandosi per solidità e monumentalità di forme il capolavoro del pittore senese. Sì che, superato l'ostacolo dell'età si può logicamente supporre che da Ambrogio e non da Pietro derivi l'impronta dei caratteri che i due fratelli ebbero in comune. Rovesciati perciò i rapporti tra questi, com-

prendiamo meglio l'alta stima che ebbero di Ambrogio i contemporanei.

Uno dei più singolari oggetti del Museo Preistorico di Roma è il *Tlamachayatl*, parola che in lingua nahoa significa « mantello ricamato ». È infatti un mantello che sarebbe stato eseguito nel 1534 e donato ad Axotecati o Axotecalcocomitzin, uno dei più valorosi capi della repubblica di Tlaxcala, alleata del Cortez contro il Messico nella guerra che distrusse questa città. Conservato dai discendenti del capo, dopo tre secoli venne in mano di Carlo Maria Colina y Rubio vescovo di Puebla, che lo donò a Pio IX. Il mantello, lungo m. 1,82 e largo 1,62, è di stoffa simile ad arazzo, tessuta col pelo di una specie di cane-lupo indigeno detto *coyotl*, con orlo di piume di uccelli della regione con fiocchi di seta. Il disegno è ispirato a motivi di arte spagnuola e alle forme dei fiori del paese e rappresenta uomini, quadrupedi, uccelli, fiori e inoltre l'aquila bicipite (della casa d'Austria, perchè il mantello fu donato dai conquistatori in premio della fedeltà) e una casetta con 4 punti bianchi, segno numerale degli antichi Messicani, che significa l'anno 1534, data del lavoro. — Da articolo di *G. V. Callegari* nella Rivista *Italia e Messico*, luglio-agosto 1922.

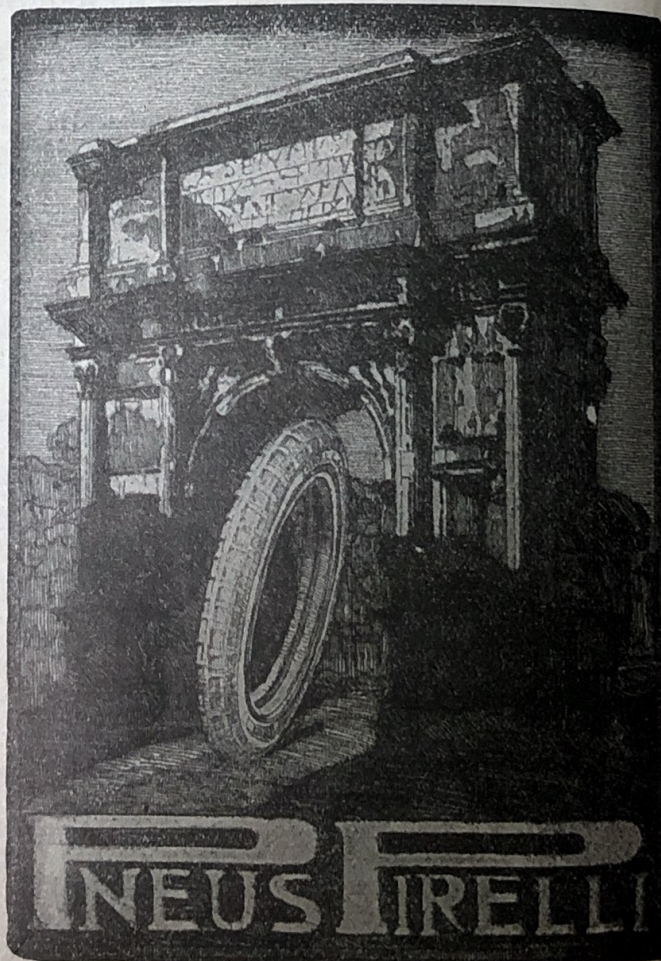
Esposizione di lavori artistici regionali.

Dal 5 al 12 marzo 1923 avrà luogo presso la Galleria Pesaro di Milano, una esposizione-vendita di lavori artistici regionali italiani promossa dalla Associazione Patriottica Femminile « Simul ».

All'esposizione sono accolti tutti gli oggetti o lavori che rappresentino prodotti artistici caratteristici di una regione italiana (ceramiche, oggetti in metallo e legno, ricami, merletti, arazzi, ecc.). Per maggiori chiarimenti rivolgersi alla sede della Simul, Piazza Belgioioso, 2, Milano.

TRA I LIBRI

ALMANACCO ITALIANO 1923 di oltre 600 pagine - R. Bemporad Editore, Firenze - L. 5,50.

L'Almanacco Bemporad, pubblicazione davvero benemerita della cultura popolare, è al suo XXVIII anno di vita e si va arricchendo di utili ed interessanti rubriche, abilmente inquadrate da G. Fumagalli. Non è certo il caso di ricordare le più note fra queste, come quelle astronomiche, politiche, amministrative, ecc.: segnaliamo però, come per noi particolarmente interessanti, un articolo di Nello Puccioni su « L'uomo fossile in Europa » e un'ampia indicazione de « I principali Stati indipendenti della terra e i principali possessi autonomi nel 1922 », che è dovuto alla ben nota cura ed esperienza di L. F. De Magistris; è fra le più ampie e precise trattazioni del genere, assai utile in questi momenti politicamente tanto agitati.

Nuove iscrizioni e variazioni nell'elenco dei Soci del T. C. I.

Soci nuovi dal 1° novembre al 31 dicembre 1922.

(V. = Soci Vitalizi; Q. = Soci Quinquennali; A. = Soci Annuali).

Italia.

ALESSANDRIA: V. 57; Q. 1; A. 91.
ANCONA: V. 22; A. 58.
AQUILA: V. 12; A. 28.
AREZZO: V. 11; A. 24.
ASCOLI PICENO: V. 9; A. 13.
AVELLINO: V. 2; A. 13.
BARI: V. 20; A. 80.
BELLUNO: V. 16; A. 25.
BENEVENTO: V. 3; A. 14.
BERGAMO: V. 24; A. 60.
BOLOGNA: V. 73; A. 158.
BRESCIA: V. 50; A. 40.
CAGLIARI: V. 10; Q. 1; A. 43.
CALTANISETTA: V. 3; A. 17.
CAMPOBASSO: V. 2; A. 10.
CASERTA V. 19; A. 36.
CATANIA: V. 11; A. 63.
CATANZARO: V. 9; A. 10.
CHIETI: V. 8 A. 30.
COMO: V. 47; Q. 5; A. 77.
COSENZA: V. 7; A. 17.
CREMONA: V. 30; A. 31.
CUNEO: V. 20; A. 46.
FERRARA: V. 8; A. 44.
FIRENZE V. 64; A. 328.
FOGGIA: V. 8; A. 13.
FORLI': V. 11; A. 46.
GENOVA: V. 136; Q. 3; A. 303.
GIRGENTI: V. 3; A. 15.
GROSSETO: V. 6; A. 15.
LECCE : V. 8; A. 45.
LIVORNO: V. 22; A. 32.
LUCCA: V. 12; A. 27.
MACERATA: V. 12; A. 21.
MANTOVA: V. 16; A. 19.
MASSA E CARRARA: V. 10; A. 36.
MESSINA: V. 13; Q. 2; A. 22.
MILANO: V. 326; Q. 6; A. 597
MODENA: V. 34; Q. 1; A. 27.
NAPOLI: V. 41; Q. 1; A. 90.
NOVARA: V. 70; Q. 1; A. 124.
PADOVA: V. 19; Q. 3; A. 92.
PALERMO: V. 25; Q. 1 A. 93.
PARMA: V. 29; A. 48.
PAVIA V. 20; Q. 2; A. 58.
PERUGIA: V. 18; Q. 1; A. 85.
PESARO e URBINO: V. 16; A. 12.
PIACENZA: V. 38; Q. 1: A. 29.
PISA: V. 11; A. 48.
PORTO MAURIZIO: V. 20; A. 11
POTENZA: V. 4; A. 12.
RAVENNA: V. 22; A. 74
REGGIO CALABRIA: V. 10; A. 9.
REGGIO EMILIA: V. 33, A. 37
ROMA: V. 179; Q. 9; A 811.
ROVIGO: V. 10; A. 28.
SALERNO: V. 6; A. 30.
SASSARI: V. 7; Q. 1; A. 24.
SIENA: V. 10; Q. 1; A. 47.
SIRACUSA: V. 9; Q. 1; A. 15.
SONDRIO: V. 20; A. 56
TERAMO: V. 7; A. 43.
TORINO: V. 169; Q. 7; A. 454.
TRAPANI: V. 6; A. 9.
TREVISO: V. 24; Q. 2; A. 77
UDINE: V. 51; A. 79.
VENEZIA: V. 66; Q. 1; 186.
VENEZIA GIULIA: V. 77; Q 1; A. 240.
VENEZIA TRIDENTINA: V. 57; Q. 2; A. 148.
VERONA: V. 25; Q. 1; A. 71.
VICENZA: V. 23; A. 48.
ZARA: V. 1; A. 2.

Colonie.

CIRENAICA: V. 8; A. 7.
TRIPOLITANIA: V. 9; A. 9.
EGEO: V 2; A. 1.
SOMALIA: V. 27.
ERITREA: V. 17; A. 3.
STATO LIBERO DI FIUME: V 2; A. 13.

Estero.

ALBANIA: V. 1; A. 1.
AUSTRIA: V. 1; A. 1.
BELGIO: V. 1; Q. 1.
CECO SLOVACCHIA: A. 1.
DANIMARCA: V. 1.
FRANCIA: V. 8; A. 13.
GERMANIA: V. 1.
GRAN BRETAGNA: V. 6; Q. 5; A. 15.
JUGOSLAVIA: V. 1; A. 1.
PRINC. DI MONACO: V. 1.
OLANDA: A. 1.
ROMANIA: A. 1.
SPAGNA: V. 3; Q. 1.
SVIZZERA (Cant. Tic.): V. 10; A. 3.
SVIZZERA (altri Cant.): V. 11.
TURCHIA: V. 8.
UNGHERIA: V. 1.
ARGENTINA: V. 54; Q. 1; A. 4.
BRASILE: V. 11; Q. 3; A. 2.
CILE: V. 11.
PERU': V. 2.
REPUBLICA DOMENICANA: V. 1.

URUGUAY: V. 7.
CANADA': V. 2.
STATI UNITI: V. 106; A. 3.
EGITTO: V. 47; Q. 1.
TUNISIA: V. 2.
ASIA: V. 7.

Soci nuovi 1923 a tutto il 31 dicembre 1922.

Italia.

ALESSANDRIA: Q. 4; A. 284.
ANCONA: Q. 1; A. 236.
AQUILA: Q. 2; A. 100.
AREZZO: A. 129.
ASCOLI PICENO: Q. 1; A. 143.
AVELLINO: Q. 2; A. 63.
BARI: Q. 1; A. 189.
BELLUNO: Q. 1; A. 129.
BENEVENTO: Q. 1; A. 45.
BERGAMO: Q. 1; A. 190.
BOLOGNA: Q. 2; A. 561.
BRESCIA: Q. 4; A. 229.
CAGLIARI: Q. 1; A. 211.
CALTANISSETTA: A. 46.
CAMPOBASSO: Q. 2; A. 91.
CASERTA: Q. 2; A. 274.
CATANIA: Q. 1; A. 220.
CATANZARO: Q. 2; A. 95.
CHIETI: A. 108.
COMO: Q. 10; A. 377.
COSENZA: Q. 1; A. 73.
CREMONA: Q. 2; A. 267.
CUNEO: Q. 3; A. 292.
FERRARA: Q. 2; A. 207.
FIRENZE: Q. 8; A. 825.
FOGGIA: Q. 3; A. 113.
FORLI': Q. 3; A. 135.
GENOVA: Q. 29; A. 1200.
GIRGENTI: A. 41.
GROSSETO: Q. 1; A. 91.
LECCE: Q. 2; A. 163.
LIVORNO: Q. 3; A. 176.
LUCCA: Q. 3; A. 266.
MACERATA: A. 73.
MANTOVA: Q. 1; A. 180.
MASSA e CARRARA: Q. 3; A. 103.
MESSINA: Q. 1; A. 149.
MILANO: Q. 68; A. 1499.
MODENA: Q. 3; A. 188.
NAPOLI: Q. 8; A. 457.
NOVARA: Q. 7; A. 550.
PADOVA: Q. 7; A. 277;
PALERMO: Q. 7; A. 324.
PARMA: Q. 4; A. 235.
PAVIA: Q. 3; A. 141.
PERUGIA: Q. 3; A. 364.
PESARO e URBINO: Q. 1; A. 107.
PIACENZA: Q. 4; A. 90.
PISA: Q. 1; A. 208.
PORTO MAURIZIO: Q. 7; A. 158.
POTENZA: Q. 1; A. 72.
RAVENNA: Q. 5; A. 205.
REGGIO CALABRIA: A. 114.
REGGIO EMILIA: Q. 3; A. 198.
ROMA: Q. 16; A. 1466.
ROVIGO: Q. 2; A. 135.
SALERNO: Q. 1; A. 140.
SASSARI: Q. 2; A. 106.
SIENA: A. 145.
SIRACUSA: Q. 1; A. 63.
SONDRIO: Q. 4; A. 87.
TERAMO: Q. 2; A. 86.
TORINO: Q. 22; A. 854.
TRAPANI: Q. 1; A. 105.
TREVISO: Q. 4; A. 365.
UDINE: Q. 2; A. 380.
VENEZIA: Q. 12; A. 606.
VENEZIA GIULIA: Q. 17; A. 968
VENEZIA TRIDENT.: Q. 5; A. 434.
VERONA: Q. 5; A. 283.
VICENZA: Q. 8; A. 366.

Colonie.

CIRENAICA: Q. 2; A. 37.
TRIPOLITANIA: A. 54.
EGEO: A. 8.
SOMALIA: Q. 1; A. 39.
ERITREA: Q. 3; A. 10.

STATO LIB. DI FIUME: Q. 1; A. 33.
REPUBBLICA DI S. MARINO: A. 4.

Estero.

ALBANIA: A. 9.
AUSTRIA: A. 2.
BELGIO: A. 1.
BULGARIA: Q. 2; A. 1.
CECO SLOVACCHIA: A. 1.
DALMAZIA: A. 1.
FRANCIA: Q. 4; A. 38.
GERMANIA: A. 2.
GRAN BRETAGNA: Q. 2; A. 13.
GRECIA: A. 1.
MALTA: A. 1.
OLANDA: A. 12.
POLONIA: A. 1.
PRINC. DI MONACO: A. 5.
ROMANIA: A. 7.
SPAGNA: A. 3.
SVEZIA: A. 1.
SVIZZERA (Cant. Tic.) Q. 7; A. 49.
SVIZZERA (altri Cant.): Q. 2; A. 16.
TURCHIA: A. 3.

ARGENTINA: Q. 12; A. 64.
BRASILE: Q. 1; A. 72.
CILE: A. 9.
PERU': A. 3.
COLUMBIA: A. 1.
URUGUAY: Q. 1; A. 12.

CANADA': A. 2.
STATI UNITI: Q. 1; A. 30.

ABISSINIA: A. 1.
EGITTO: Q. 8; A. 61.
TUNISIA: A. 6.

ASIA: Q. 1.

Soci Fondatori della Sede.

2503. AQUADRO OCLERIO, Ginevra; 2504. AMERIO EUGENIO, Canelli; 2505. ANTOGNELLI GIUSEPPE, La Paz; 2506. BANCA POPOLARE, Milano; 2507 BAYLANDER EDOARDO, Milano; 2508. BERNI AUGUSTO, Bologna; 2509. BERRI ADOLFO, Mendoza; 2510. BIANCHI TOMMASO, Parenzo; 2511. BLUMENSTIHL Conte EMILE, Roma; 2512. BONOMELLI PIER LUIGI, Valparaiso; 2513. BORATTO MAURILIO, Alessandria; 2514. BUCCI COSTANTE, Nervi; 2515. CADEL Ing. Comm. ATTILIO, Venezia; 2516. CAPRONI ENRICO, Barga; 2517. CASTOLDI ACHILLE, Busto Garolfo; 2518. CAVALLERO CESARE, Arequipa; 2519. CIRENZA NICOLA, Roma; 2520. DRACH ARTURO, Merano; 2521. ENTE NAZIONALE PER LE INDUSTRIE TURISTICHE, Roma; 2522. FERRANDO GEROLAMO, Quarto dei Mille; 2523. FRASSI CARLO, Lecco; 2524. FUSARINI AURELIANO, Roma; 2525. GHIRARDINI BONAZZI GIUSEPPE, Arzignano; 2526. GOVONE MATILDE Ved. CARPANO, Torino; 2527. GUIDOTTI LELIO, Parma; 2528. HUGO ARTURO, Orange; 2529. KERMVEIN IEROME, Firenze; 2530. KRAUS Prof. ENRICO, Verona; 2531. MAGALLI ACHILLE, Tripoli; 2532. MALLARINI PIETRO, Creto; 2533. MEZZINI Rag. LORENZO, Bologna; 2534. MORO PIETRO, Roma; 2535. MORSSING Avv. IVAR, Stoccolma; 2536. PAPA Cav. PAOLO, Roma; 2537. PARODI Rag. PAOLO, Genova; 2538. PISAPIA Cav. Uff. GINO, Milano; 2539. POLESE Ing. ATTILIO, Catanzaro; 2540. RABAGLIATI Geom. LUIGI, Borgomaro; 2541. RAVA EMILIO, Londra; 2542. SACCHETTI ENEA, Fiesso Umbertiano; 2543. SALVARANI Geom. Cav. ACHILLE, Castelnuovo Sotto; 2544. SANGUINETI MARIO ALESSANDRO, Campomorone; 2545. SERENI ERMELINDA, Roma; 2546. SILVANO Rag. ANGELO, Genova; 2547. SOC. AN. PER AZIONI PER DISTRIBUZIONE ENERGIA ELETT. Ing. BANFI, Milano; 2548. SOC. FRIULANA D'ELETTRICITÀ (2 quote), Udine; 2550. SPERTINI EMILIO, Vigevano; 2551. THULIN PIETRO GUSTAVO, Stoccolma; 2552. TOGNERI Cav. Uff. FERRUCCIO, Barga; 2553. TRILLINI VITTORIO, Palombina; 2554. VIGLIO VINCENZO, Vigevano; 2555. VIMERCATI STEFANO, Voghera; 2556. ZANOLETTI GIACOMO, Suzzara; 2557. ZANNONI VIRGILIO di PIETRO, Belluno; 2558. AFFER RODOLFO, Vigentino; 2559. BARONI L. F. LUIGI, Rufina; 2560. BELLOSGUARDO MICHELE, Roma; 2561. BENEDETTI ANASTASIO, Frascati; 2562. BIBLIOTECA COMUNALE, Alessandria; 2563. BISSO DENTONE GIOVANNI, Barranco; 2564. BONDI CLAUDIO, Genova; 2565. BONOLDI EUGENIO, Milano; 2566. BORRELLI Ing. PASQUALE, Roma; 2567. BRAGHIERI SEVERINO, Piacenza; 2568. BUCCI Dott. LUIGI, Ruvo di Puglia; 2569. CALAMARI ARGIMIRO, Vellano; 2570. CASELLA G. B. Choquan; 2571. CENSI ERNESTO, Roma; 2572. CESANA Dottor Rag. ERMETE, Venezia; 2573. CHIESA AURELIO, Chiasso; 2574. CHIUMINATTO GIACOMO, S. Eufemia d'Aspromonte; 2575. CIGLIUTTI Rag. AGOSTINO, Cormons; 2576. CODARA AMBROGIO, Buenos-Ayres; 2577. COMUNE di Pontenure; 2578. CONCESSIONE ITALIANA, Tientsin; 2579. CRISTALLERIA MURANO, Murano; 2580. CUNEO ANGELO, Soncino; 2581. DELLA CROCE AMBROGIO, Vigevano; 2582. FLORIS EUGENIO, Mogadiscio; 2583. FRANCESCHINI RENZO, Saigon; 2584. GAINSBORG JORGE G., Genova; 2585. GIORGI Rag. ANTONIO NINO, Chiavari; 2586. GORLA Rag. CARLO, Sartirana Lomellina; 2587. GIOVENE di GIRASOLE Cap. UGO, Castelnuovo Gherardi; 2588. LEGRENZI Avv. LUIGI, Agordo; 2589. LEONARDI PIETRO, Faenza; 2590. LEONI GIOVANNI, Mendrisio; 2591. LEOSPO Cav. LUIGI, Nizza; 2592. LUSINI FRANCESCO, Verona; 2593. MARIANI ALFREDO, Nizza; 2594. MARZOTTO VITTOR. EMANUELE, Valdagno; 2595. MASTRANGELO GIUSEPPE, Putignano; 2596. MIHANOVICH MIGUEL, Buenos-Aires; 2597. MUNGAI GENNARO, Prato; 2598. NAEF Ing. ROBERTO, Milano; 2599. NARDINI AMEDEO, Barga; 2600. OTTAVIANI ITALO, Ingegnero Wite; 2601. PATROSSO GIOVANNI, Torino; 2602. PELLAS FEDERICO, Saigon; 2603. PIN ATTILIO, Piazzola sul Brenta; 2604. PIRA GIUSEPPE, Oneglia; 2605. PITACCO Gr. Uff. Dr. GIORGIO, Trieste; 2606. ROSSI UMBERTO, Pontassieve; 2607. SANTORI RENATO, Centobuchi; 2608. SCIARRA Cav. PIETRO, Roma; 2609. SCUDERI ARNALDO,

Milano; 2610. SILVESTRINI VITTORIO, Lucca; 2611. STREITO FELICE, Nizza; 2612. STUCCHI ETTORE, Milano; 2613. TERRACINA GIOVANNI, Roma; 2614. VANZINI NICANDRO, Cirene; 2615. VARESE ENRICO G., Mar del Plata; 2616. VECELLIO TIZIANO, Krenzlingen; 2617. VENTURELLI EUGENIO, Roma; 2618. WHITE FRED, Biella; 2619. ZAMBONI BRUNO, Cirene.

Soci Fondatori del Villaggio Alpino.

1503. SIRIANNI MARIO, Genova; 1504. in memoria di GALLETTI DI S. CATALDO ISABELLA, Gossensass; 1505. SOTTOSEGRETARIATO ASSISTENZA MILITARE E PENSIONI DI GUERRA, Roma; 1506. GALBIATI EDOARDO, Milano; 1507. FERRINI Geom. GIOVANNI, Luino; 1508. CIVALIERI INVIZIATI Cav. Conte ALBERTO, Alessandria; 1509. DAGNA ETTORE, Genova; 1510. PEZZINI Ing. AMILCARE, Cremona; 1511. ALFIERI Dott. Prof. EMILIO, Pavia; 1512. SALVETTI Dott. CLITO, Mantova; 1513. GIOVANNARDI LUIGI, Milano; 1514. TREZZI ROSA, Milano; 1515. LENTESI Rag. CESARE, Bolzano; 1516. GALIMBERTI FELICE, Casciago; 1517. DE FERRARIS Dott. EUGENIO, Brescia; 1518. GAVINELLI ATTILIO, Alzano Maggiore; 1519. CONTI ENRICO, Alzano Maggiore; 1520. BARTOLI Prof. FRANCESCO, Milano; 1521. LAURELLI Avv. ALBERTO, Napoli; 1522. DEL BON GUIDO Udine; 1523. TORRANI Comm. ENRICO, Milano; 1524. MORANI Nob. CARLO, Milano; 1525. in memoria del Pittore AURELIO RENATO MASSARA, Milano; 1526. FANTONI MODENA FERRANTE, Milano; 1527. BANCK ORLANDO, Buenos Airs; 1528. GHISLA ARNALDO, Buenos Aires; 1529. in memoria di MARIA EUGENIA MAZZINGHI TARELLI, Buenos Aires; 1530. NIZZOLA Ing. A., Baden; 1531. FERRINI Geom. GIOVANNI, Luino; 1532. MUSCHIETTI DANIELE, Portogruaro; 1533. in memoria di LUIGI CANZIANI, Milano; 1534. BANFI Ved. MORASCHINI VIRGINIA, Milano; 1535. CECCHETTI Col. ADOLFO, Pola; 1536. VALSECCHI CECILIA, Cesana; 1537. in memoria del Gen. ANGELO ARBIB, Roma; 1538. MARTEL PAAL FERDINANDO, S. Gallo; 1539. in memoria del Capitano Marittimo MIOTTO AUGUSTO, Venezia; 1540. Signorine GRIFFONI, Roma; 1541. MASCHERONI Comm. Prof. ETTORE, Torino; 1542. DE GRANDI BOLCHINI AMELIA, Varese; 1543. SALA SALVATORE, Bardello; 1544. BERRETTONI Prof. Cav. VINCENZO, Gavinana; 1545. FRATTINI ALESSANDRO (2 quote), Trigolo; 1547. MARZIO Rag. GIOVANNI, Milano; 1548. BORSOTTI Dott. SILVIO, Chiasso; 1549. POLLI Dott. GIUSEPPE, Milano; 1550. BLINI PIETRO, Calvenzano; 1551. CASAZZA Comm. Rag. LUIGI, Roma; 1552. BAILONE Rag. UMBERTO, Saluzzo; 1553. R. NAVE «DANTE ALIGHIERI» (3 quote), Spezia; 1556. DAMIANI FRANCESCO, Bologna; 1557. in memoria di REGGIO ELOISA, Milano; 1558. FERRARIO Dott. ENRICO, Milano; 1559. PERELLI GAETANO, Milano; 1560. BADOGLIO IRENE, Milano; 1561. CARDANI Geom. FRANCESCO, Alassio; 1562. in memoria di ADA SINIGALLIA, Milano; 1563. MAMBRETTI Rag. CARLO, Milano; 1564. TACCANI FRANCO, Milano; 1565. ARLATI CARLO, Genova; 1566. DELL'ORO EVARISTO, Vassena; 1567. GRANATA Ing. ENRICO, Lodi; 1568. MASENGA FRANZOSI GINA, Milano; 1569. GAVIRATI GINO, Milano; 1570. GAVIRATI ETTORE, Milano; 1571. ONGARO GIOVANNI, Milano; 1572. BAYLANDER EDOARDO, Milano; 1573. VAGEL Ingegner Comm. CARLO, Milano; 1574. QUARANTA Rag. CARLO, Torino; 1575. CANEVARO AURELIO, Cagliari; 1576. VARESE ROMOLO, Lima; 1577. in memoria di CAVARGNA NIZZOLINI MARIA e CAVARGNA PIETRO (2 quote), Milano; 1579. in memoria di PEZZINI Dott. Ten. ANTONIO, Soresina; 1580. BAJ MARIA, Milano; 1581. KRAUS Prof. ENRICO, Verona; 1582. in memoria di CASTOLDI VITTORIO, Milano; 1583. BALZANELLI MARIO, Pollenzo; 1584. CONSORZIO AGRARIO COOPERATIVO di Guastalla; 1585. BERTANI LUIGI V., Milano; 1586. in memoria di NOLA FRANCESCO (3 quote), Napoli; 1589. ENTE NAZIONALE PER LE INDUSTRIE TURISTICHE, Roma; 1590. DELL'ANGELANTONIO Avv. CESARE, Roma; 1591. CLERICI Ing. EMILIO, Milano; 1592. ARCIONI Ing. ROMOLO, Milano; 1593. ALBITES MARIO, Genova; 1594.

BOMBELLI ARIBERTO, Milano; 1595. LUI Rag. ERMINIO (2 quote), Milano; 1597. PARODI BARTOLOMEO, Ala; 1598. in memoria di ROVERA CORNELIO, Varese; 1599. COMMISSIONE DI TURISMO SCOLASTICO (2 quote), Capodistria; 1601. CHIARINO ARMANDO, Torino; 1602. MAGGIONI Rag. PAOLO, Milano; 1603. POLESE BENVENUTO, Baceno; 1604. RASPINO OTTAVIO, Aosta; 1605. MINOLI GIUSEPPE, Varese; 1606. N. N., Carpi; 1607. CACCIARI LUIGI, Bologna; 1608. PEZZINI BODINI AMELIA, Cremona; 1609. FAA di BRUNO GIAN LUIGI, Cornigliano Ligure; 1610. Conte CESARE PONZA di S. MARTINO, San Bartolomeo; 1611. SCOFONE ENRICO, Bruno; 1612. BINDA G. ATTILIO, Valparaiso; 1613. GALLETTI ALBERTO, Roma; 1614. in memoria di REGINA LEVY, Roma; 1615. GUIDOTTI LELIO, Parma; 1616. in memoria del Tenente degli Alpini Avv. CAMILLO GIOVANNI RIPAMONTI, Varese; 1617. QUAGLIA Comm. GIULIO, Nizza; 1618. PASSUTI RICCARDO Bologna; 1619. RACHELE LUCCA, Ved. ROVERA, Varese; 1620. in memoria di ROVERA CORNEGLIO, Varese; 1621. CIGLIUTTI Rag. AGOSTINO, Cormons; 1622. DONINI Ragionier AMBROGIO, Torino; 1623. GIANOLIO OLIMPIO, S. Damiano d'Asti; 1624. BACIGALUPO G., Buenos-Aires; 1625. CODARA AMBROGIO, Buenos-Aires; 1626. CIRCOLO UFFICIALI DELLA SCUOLA D'APPLICAZIONE DI FANTERIA, Parma; 1627. CAROTA GIUSEPPE, Estacion Spurr; 1628. FAÀ di BRUNO ANTONIO, Bruno; 1629. BILLI FERDINANDO, Firenze; 1630. COMUNE di CERNOBBIO (2 quote), Cernobbio; 1632. SCUOLA POPOLARE PROFESSIONALE (2 quote), Cernobbio; 1634. SCUOLE ELEMENTARI COMUNALI (2 quote), Cernobbio; 1636. ASILO INFANTILE DAVIDE BERNASCONI (2 quote), Cernobbio; 1638. BERNASCONI Comm. Rag. LEOPOLDO, Cernobbio; 1639. LEVY VITTORIO, Cernobbio; 1640. PUSTERLA RANIERO, Cernobbio; 1641. FERRARIO STEFANO, Maslianico; 1642. DOTTI ANTONIETTA, Piazza S. Stefano; 1643. CASSANELLO Notaio PAOLO, Genova; 1644. AGOSTI LUCIANO, Alassio; 1645. in memoria di DE MARCHI CATTERINA, Vercelli; 1646. MINETTI BERNARDO, Rossiglione; 1647. PERAGALLO GIACOMO, Ruta di Camogli.

Soci Benemeriti.

MEDAGLIA D'ORO (1).

Barga, Tognarelli Edmondo; Belluno, Mecheri professor Luigi; Buronzo, Cangini Ottorino; Canzo, Brusa Antonio; Conegliano, Caruzzi Ezio; Faenza, Vassura Andrea; Genova, Boccalaro Angelo; Gorizia, Pocar professor Ervino; Incisa Belbo, Albenga dott. Giuseppe; Milano, Binchetti ing. Giovanni, Grande Ferruccio; Mogadiscio, Floris Eugenio; Monza, Glisenti Orazio Giuseppe, Berretta Edgardo; Napoli, De-Angelis bar. ing. Gaetano; Narni (scalo), Bologna Romolo; Novi di Modena, Saltini Eugenio; Piacenza, Rocca cav. geom. Giuseppe; Roma, Baliviera Mario, Boni Regolo, Rechichi rag. Quintino; San Remo, Scotto cav. rag. Italo; S. Severo, Croce vv. Matteo; Saronno, Dario Erminio; Siena, Brianza Giuseppe; Taranto, Capone Teodorico; Trieste, Scabini Giorgio; Venezia, De-Renzio Giovanni.

MEDAGLIA D'ARGENTO GRANDE.

Bagni Porretta, Mazzocchi Aldo; Cologna Veneta, Belardinelli Emilio; Camerino, Mariani geom. Alfredo; Catania, Seminara rag. Giovanni; Catanzaro, Polese ing. Attilio; Castel D'Ario, Mantovani Attilio; Chiari, Rocco Giuseppe; Chiavari, Bellagamba Giacomo; Fener, Dalla Favera F.; Genova, Astesiano Enrico, Merlotti Gualtiero; Milano, Carminati Mauro, Rebaioli Pietro; Monselice, D'Agnolo Ildebrando; Nizza Monferrato, Torelli prof. Carlo; Noceto, Carrara Niello; Padova, Gurian Modesto, Aniello Pietro, Vangelista Giuseppe, De Luca Giuseppe; Palermo, Callari Noera Luigi; Parma, Pincherle Francesco; Pinguente, Chiappetta dottor Antonio; Pola, Alessandrino Carlo; Portoferraio, Razzetto Giuseppe; Reggio Emilia, Leoni Igino; Rodi, Dal Negro Cap. Pier Luigi; Roma, Bacchiani avv. C. E.; S. Benedetto Tronto, Ascolani dott. Filippo; S. Francesco di Albaro, Bado Domenico; Scandiano, Benelli Giuseppe; Sesto S. Giovanni, D'Antoni Umberto; Sondrio, Cantelli

(1) *Errata-Corrige*. Al Console Militare Giacinto Donnini di Vicenza fu assegnata la medaglia d'argento grande e non quella d'oro, come erroneamente indicato nel fascicolo di dicembre 1922, pag. 1297.

ing. cav. Federico; Torino, Fuselli Gaudenzio, Regis Pietro, Fano cap. Mario; Treviso, Pavan Guido; Trinitapoli, Di Vito Urbano Giuseppe; Tripoli, Modena Arrigo; Venezia, Tarlà Antonio; Vicenza, Roveglìola Antonio.

MEDAGLIA D'ARGENTO PICCOLA.

Abbiategrasso, Mortarini Eugenio; Acerenza, Rossi Dionisio; Acqui, Preti Domenico, Bernardini Renato; Adria, Ramello Cesare; Alcamo, Giovenco Alfonso; Alessandria, Isaia Vittorio, Lione Remo, Mazzi march. magg. Emilio, Villa avv. Gaetano, Villa Giuseppe, Villa Francesco; Alessandria d'Egitto, Siena dr. Carlo; Alica, Biondi Leopoldo; Ancona, Monico Umberto, Badoni Arturo; Aosta, Saffino Francesco; Arezzo, Fatini prof. Giuseppe, Vannucci Antonio; Arzignano, Aldighieri Amedeo; Asmara, Milanesi Attilio; Auronzo, Urbani Antonino; Aviano di Pordenone, Zozzolotto Francesco; Bagni di Montecatini, Michetti Giuseppe; Bagni Porretta, Bacciuchi Rino; Bagnolo Mella, Bagnalasta Enrico; Bardonecchia, Vedani Giuseppe; Bari, Amici Pacifico, Dentamaro Vincenzo, Ruggiero Ettore, Russo Pedro, Suppa Benvenuto, Trizio Pasquale; Barretus, Balliano ragionier Giuseppe; Besozzo, De Berti Giuseppe; Biella, Grassi Archimede; Bologna, Bettini rag. Giuseppe, Collina Mario, Diana Ferruccio, Dondi Gualtiero, Fantaccini Ettore, Fantelli Antonio, Magagni dr. Enrico, Mandini Dino, Mazzetti Emilio, Pedrelli Luciano, Rizzi Mario, Reina rag. Salvatore, Salelli Ettore, Sandri Mario, Scalorbi Luciano, Tellarini Giovanni, Tesi ten. col. Aless.; Borgo Maggiore, Zaghini rag. Alfonso; Borgo Panigale, Mignani Gualtiero; Borgo S. Lorenzo, Mallardi avvocato Antonio; Borzoli Mare, Fasciano Alfredo; Bottrighe, Valentini Antonio; Brescia, Daller Franco, Guarnieri Nicola, Pagliani Amedeo; Bressanone, Gadotti Benigno; Bronte, Cavallaro prof. Alfio; Buenos-Aires, Ciappa Vittorio Costanzo; Busca, Berghesi Anton... Cagliari, Cirillo ing. Mario, Pellerano Gaetano, Pinna A... relio, Schioppa Enrico; Calasciletta, Butera avv. C.; Cam... pobasso, Gambino cap. Camillo; Canelli, Boncompagni ... no; Caprarola, Chiossi Egidio; Caprino Veronese, An... dreis ing. Domenico; Caraglio, Rossi avv. Rino; Carra... ra, Lazzerini Tommaso; Caravino, Gajta Vittorio; Cam... penedo di Mestre, Motta Ermolao; Carpi, Malavasi Lam... berto; Campignano Sesia, Boretti rag. Silvano; Casale... Brioli dr. Mario; Casalmaggiore, Zanibelli Arturo; Ca... scia, Morini Adolfo; Caserta, Marangiò Fiorello, Sal... vatores maggiore avvocato Pasquale; Cassano Jonio... Lanza Domenico; Casumano, Veronesi ragionier Sil... la; Castano Primo, Macchi Giovanni; Castel di San... gro, Angelini Galliano; Castelfranco Veneto, Guiz... zon Vincenzo; Castellammare Adriatico; Novelli Al... fredo; Castello, Scordigli dr. Daino; Castel S. Giovanni, Chignoli Giuseppe, Zucca Francesco; Castroreale, Jan... nelli Pasquale; Catania, Bucci dr. Giuseppe, De Lima Pietro, Fieni Giovanni, Rosolia Napoleone; Catignano, Odorisio Vincenzo; Cavezzo, Rebucci avv. Luigi; Cen... to, Barbini Umberto; Ceprano, Conti Rocco; Cerea, Me... lotto rag. Giovanni; Certaldo, Gori G.; Cervano, Acerno Antonio; Cesena, Biribanti rag. Francesco, Ravaglia Marsilio; Cessalto, De Marco Giuseppe; Chiavari, De... filla Corrado; Chieri, Calosso Felice; Chieti, Pontillo cap. Giacomo.

(Continua).

Statistica dei Soci al 31 dicembre 1922.

Rinnovi quota sociale al 31 dicembre 1922 . . .	N. 120.266	
Nuovi Soci pel 1922 inscritti nell'anno . . .	„ 58.800	
Totale Soci annuali		N. 179.066
Soci Vitalizi inscritti al 31 dicembre 1921 . . .	N. 25.603	
Idem nell'anno	„ 7.930	
		„ 33.533
Totale Soci al 31 dicembre 1922		N. 212.599

Direzione e Redazione: Touring Club Italiano - Milano, Corso Italia, 10 — Gerente: Luigi Scesa.

Arti Grafiche GUSTAVO MODIANO & C. - Milano, Riparto Gamboloita, 52.